தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

திங்கட்கிழமை, 1979 ஏப்ரல் 16.

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டமன்றப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9 மணியளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் திரு. எஸ். திருநாவுக்கரசு அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

1. வினாக்கள்— விடைகள்.

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

நீர் மின்விசை உற்பத்தி

*வினா எண். 700—திரு. எஸ். கணேசன்: மாண்புமிகு மின்சாரத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:—

(அ) புதியதாக 580 மெகாவாட் நீர் மின்விசையை உற்பத்தி செய்வதற்குரிய ஆய்வு திட்ட அறிக்கையை மத்திய மின்சார ஆணைக்குழுவிடம் அங்கீகாரத்திற்காக தமிழக அரசு தாக்கல் செய்துள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனின் அதன் விபரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு ச. இராமசசந்திரன்:

(அ)&(ஆ): சோழாத்திப்புழா, மேல்தாமிரபரணி, மணிமுத்தாறு, சண்முகாநதி, மேல் அமராவதி, அக்காமலை, சின்னாறு-சிட்டாறு—குந்தா ஐந்தாவது நிலை விரிவு பரளியாறு ஆகிய ஒன்பது திட்டங்களுக்கான திட்ட அறிக்கைகளைத் தமிழ்நாடு மின்வாரியம் ஒப்புதலுக்காக மத்திய மின் ஆணைக் கழகத்திடம் தாக்கல் செய்துள்ளது. இத்திட்டங்களின் மொத்த நிறுவனத்திறன் 410 மெகாவாட் ஆகும்.

திரு ஏ. ஆர். மாரிமுத்து: தலைவர் அவர்களே, மத்திய அரசினுடைய ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்ட இந்தத் திட்டங்கள் பற்றி மத்திய அரசின் அனுமதி இந்த திட்டங்களை பூராவிற்கும் கொடுத்திருக்கிறதா அல்லது ஒருசிலவற்றிற்கு மட்டும் கொடுத்திருக்கிறதா? அப்படியானால் அதன்பேரில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்ற நடவடிக்கை என்ன?

[1979 ஏப்ரல் 16

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, சோழரத்திப்புழாத் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் கேரள அரசிடன் சில பேச்சுவார்த்தைகள் நடைபெற்று அதன் அடிப்படையில் அவர்களுடைய கருத்தும் எதிர்ப்பார்க்கப் படுகிறது. மேல் தாமிரபரணி நீர்மின் திட்டம், மத்திய மின் ஆணைக் கழகத்தின் ஆய்வில் உள்ளது. மணிமுத்தாறு நீர்மின் திட்டத்தின் சுற்றுப்புற சூழ்நிலை, இந்நீர் மின்திட்டத்தை நிறை வேற்றுவதால் களக்காடு வன விலங்கு புகலிடத்திற்கு பாதிப்புத் தன்மைகள்பற்றி அரசு ஆராய்ந்து வருகிறது. சண்முகாநதி நீர்மின் திட்டம் மத்திய மின் ஆணைக் கழகத்தின் பரிசீலனையில் உள்ளது. மேல் அமராவதி நீர் மின் திட்டமும் மின் ஆணைக் கழகத்தின் ஆய்வில் உள்ளது. அக்காமலை நீர் மின் திட்டமும் மின் ஆணைக் கழகத்தின் ஆய்வில் உள்ளது. சின்னாறு—சிட்டாறு நீர் மின் திட்டம் மின் ஆணைக் கழகத்தின் ஒப்புதலுக்காக அனுப்பிவைக்கப்பட்டு உள்ளது. குந்தா ஐந்தாவது நிலை விரிவுத்திட்டம் மின் ஆணைக் கழகத்தின் ஒப்புதலுக்கு 1978 ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் திங்கள் அனுப்பப்பட்டுள்ளது. பரளியாறு நீர் மின் திட்டம் தற்பொழுது எடுத்துக் கொள்ளப்படுவதாக இல்லை. கீழ்மேட்டூர் நீர் மின்சாரத்திட்டத்திற்கு மத்திய மின் ஆணைக் கழகத்தின் ஒப்புதல் பெறப்பட்டுள்ளது. மத்திய திட்டக்குழுவின் ஒப்புதல் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

திரு பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, புதிதாக 580 மெகாவாட் கிடைக்கும் நீர்மின் விசைத் திட்டம் பற்றி அமைச்சர் சொன்னார். அதிலே மேல்தாமிரபரணி திட்டம் ஆரம்பிப்பதற்கு திட்டமிட்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். எந்த இடத்திலே ஆரம்பிக்கப்படும்? அதனுடைய திட்ட மதிப்பீடு என்ன? சீக்கிரமே ஆய்வை முடித்து ஆரம்பிக்கப்படுமா? மணிமுத்தாறு திட்டம் ஆரம்பிக்கப்படும் என்றும் சொன்னார்கள். எந்த இடத்தில் ஆரம்பிக்கப்படும்? எவ்வளவு மதிப்பீடு? அதனுடைய ஆய்வையும் சீக்கிரமாக முடித்து ஆரம்பிக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : மேல் தாமிரபரணி நீர் மின் திட்டம், தாமிரபரணி அதன் உபநதியாகிய சேர்வலாறு மற்றும் கல்லாறு, சுரணையாறு, எனப்படும் தாமிரபரணி யாற்றின் இன்னொரு பகுதி இவைகளில் ஓடும் நீரை மின்சாரம் உற்பத்தி செய்யப் பயன்படுத்துவது ஆகும்.

இத்திட்டத்தின் மொத்த நிறுவனத்திறன் 165 மெகாவாட் ஆகும். இதற்கு ஆகும் செலவு 85 கோடியே 36 இலட்சம் ரூபாய் என மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

1979 ஏப்ரல் 16]

மணிமுத்தாறு நீர்மின் திட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில், மணிமுத்தாறு அணைக்கு மேற்பகுதியில் இரண்டு மின் நிலையங்களை அமைத்து தாமிரபரணி நதியில் கலக்கும் அதன் உபநதிகளான மணிமுத்தாறு, கீழ் மணிமுத்தாறு ஆகியவற்றில் ஓடும் நீரை மின் உற்பத்திக்குப் பயன்படுத்துவதை நோக்கமாகக் கொண்டது இத்திட்டம். இத்திட்டத்திற்கு 29·05 கோடி ரூபாய் செலவாகும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து : தலைவரவர்களே, இப்பொழுது அமைச்சரவர்கள் சொன்ன அந்த விவரங்களிலிருந்து, அவர்கள் அறிவித்த திட்டங்கள் சிபார்சு செய்யப்பட்டிருப்பது பூராவும் நீர் மின் திட்டங்கள். அனல் மின் திட்டங்கள் ஏதாவது ஆரம்பிக்கத் திட்டம் போடப்பட்டதா? அது சம்பந்தமாக ஏதாவது அனுப்பப் பட்டிருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, மேட்டூரில் ஒரு அனல் மின் திட்டத்தைக் கொண்டுவர வேண்டுமென்று, அதற்காக மத்திய அரசின் ஒப்புதலுக்குத் திட்டம் அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ளது. ஒப்புதல் கிடைக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அதேபோல், சென்னையிலே, வடபுறத்தில் அனல் மின் நிலையத்திற்கான செயற்குறிப்பும் உள்ளது. பேசின் பிரிட்ஜ் அனல் மின் நிலையத்தை விஸ்தரிக்கும் செயற்குறிப்பும் உள்ளது.

திரு. பி. எச். பாண்டியன் : தலைவரவர்களே, மணிமுத்தாறு திட்டத்திற்கும், தாமிரபரணி திட்டத்திற்கும் மாநில அரசின் பங்கு எவ்வளவு? முழுமையாகவே மத்திய அரசு ஏற்கிறதா? அல்லது மாநில அரசும் மத்திய அரசும் பங்கு போட்டுச் செய்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, மத்திய அரசு, மாநில அரசு மேற்கொள்ளும் திட்டங்களுக்கு ''ப்ளாக் கிராண்ட்'' என்ற அடிப்படையில் தருகிறார்கள். அந்த பிளாக் கிராண்ட் என்ற அடிப்படையில், மாநில அரசு பல்வேறு திட்டங்களை வகுத்துச் செயல்படுகிறது. அப்படிச் செயல்படுவதில் இப்படிப்பட்ட மின்சாரத் திட்டங்களும் அடங்குகின்றன. ஒவ்வொரு திட்டத்திற்கும் மத்திய அரசின் உதவி எவ்வளவு என்பதைச் சொல்ல இயலாது.

திரு. கு. ரமணி : துணைத் தலைவரவர்களே, தமிழ்நாட்டில் மின்சாரப் பற்றாக்குறை நம்மைப் பாதித்து வருகிறது. அது இப்பொழுது நாம் எல்லோரும் அனுபவித்து வரும் ஒரு நிலை. ஆகவே, மின்சார உற்பத்தியைப் பெருக்கப் பல்வேறு திட்டங்

களை வைத்து இருப்பதில் பாண்டியாறு—புன்னம்புழா திட்டம்—மின்சார உற்பத்தி 100 மெகாவாட் என்று நினைக்கிறேன்—அது பிளானிங் கமிஷனால் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. அந்தத் திட்டம் என்னவாயிற்று? அது கை விடப்பட்டதா? அல்லது அதை நடத்தித் தருவதற்கு ஏதாவது ஏற்பாடு செய்யப் பட்டுள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவரவர்களே, பாண்டியாறு— புன்னம்புழா திட்டம் ஏற்கனவே அனுமதிக்கப்பட்ட திட்டம். ஆனால் அந்தத் திட்டத்தின் அடிப்படையில் மின் உற்பத்தி மட்டும்தான் செய்ய இயலும். தமிழகத்தின் ஒரு பகுதிக்கு—குறிப்பாக கோவை மாவட்டத்தில் அந்த நீரை நீர்ப்பாசனத்திற்கும் பயன்படுத்த வேண்டுமென்று விவசாயிகள் கேட்டு வருகிறார்கள். ஆகவே மேற்கு நோக்கி ஓடும் நீரைக் கிழக்கே திருப்பி பாசனத்திற்குப் பயன்படுத்தலாமா என்பது பரிசீலனையில் இருந்து வருகிறது. டிசம்பர் 1978-ல் நானும் நீர்ப்பாசனத்துறை அமைச்சரும் கேரளாவிற்குச் சென்ற பொழுது அதுபற்றிப் பேசியிருக்கிறோம். நீர்ப்பாசனம் என்ற காரணத்தால்தான் அது தாமதம் ஆகிறதே தவிர மின் உற்பத்தி என்று எடுத்துக்கொண்டால் இன்றைக்குக் கூட நிறைவேற்றலாம்.

டாக்டர் கே. சமரசம் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, புதிய நீர் மின் விசை உற்பத்தித் திட்டங்கள் பல அறிவிக்கப்பட்டுள்ளன. அதுமட்டுமல்ல, அனல் மின் திட்டங் களுக்கு மத்திய அரசின் ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது என்று அமைச்சரவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இத்தகைய மின் திட்டங்கள் எப்பொழுது, யார் யார் காலத்தில் உருவாக்கப் பட்டன? எத்தனை முறை ஏற்கெனவே மத்திய அரசின் பரி சீலனைக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது? அல்லது இந்தத் திட்டங்கள் இப்பொழுதான் உருவாக்கப்பட்டுள்ளதா என்பதை அறிவிக்க இயலுமா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, எப்பொழுது, யார், யார் உருவாக்கினார்கள் என்பது முக்கிய மல்ல. திட்டங்கள் அனுமதிக்கப்பட்டவுடன் எவ்வளவு பணம் ஒதுக்கப்பட்டது என்பதுதான் முக்கியம். ஏனென்றால், ஒதுக்கப் படுகிற பணத்தின் அடிப்படையில் வேலைகள் துரிதமாக நடக்கும். நமது அரசு வந்த பிறகு மின்சாரத்திற்கு ஏராளமான அளவில் பணம் ஒதுக்கப்படுகிறது.

திரு. சோ. அழகர்சாமி : தலைவரவர்களே, இப்பொழுது நம்முடைய தமிழகத்தில் புதிதாக மின்விசை நிலையங்கள் துவக்குவதற்கு வேறு எங்கெங்கு வாய்ப்புகள் உள்ளன? குறிப்பாக ஒகேனக்கல் மின்சார நிலையம் ஆரம்பிக்கப்போவதாக

1979 ஏப்ரல் 16]

இருந்தது. இது சம்பந்தமாக கர்நாடக அரசோடு ஏதோ பேச்சு வார்த்தை நடந்து, அது முடியாமல் இருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. அது எந்த நிலையில் உள்ளது? புதிதாக வேறு எங்கெங்கு ஆரம்பிப்பதற்கு வாய்ப்புகள் இருக்கின்றன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

[முற்பகல் 9-10]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, புதிதாக புனல் மின் திட்டங்களை ஆரம்பிப்பதற்கான வாய்ப்பு மிகமிகக் குறைந்து வருகிறது. ஆனால், ஹொகேனக்கல் மின் உற்பத்தி திட்டம் ஒரு நல்ல திட்டம். நம்முடைய மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் கர்நாடக முதல்வரிடம் பேசி உள்ளார். ஆண்டுதோறும் காவிரியிலே ஓடுகிற நீர் வீணாவதைத் தடுத்து, அந்தப் பகுதியில் மின் உற்பத்தி செய்வோமேயானால் கர்நாடகத் திற்கும் நல்லது; ஏனென்றால், இப்பொழுது அவர்களும் 'பவர் கட்'டைப் போட்டிருக்கிறார்கள். தமிழகத்திற்கும் நல்லது, ஏனென்றால், நமக்கும் பற்றாக்குறை இருக்கிறது. ஆகவே, மீண்டும் இரு முதல்வர்களும் சந்தித்து இது சம்பந்தமாக பேசி முடிவெடுக்க இருக்கிறார்கள்.

திரு. க. மருதாசலம் : தலைவரவர்களே, நம்முடைய அமைச்சரவர்கள் குறிப்பிடுகிறபொழுது பாண்டியாறு—புன்னம் புழா திட்டம் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். இது நீண்ட நாட்களாக இருந்து வருகிற பிரச்சனை என்பது அமைச்சரவர்களுக்கு தெரியும். கோவை மாவட்ட விவசாயப் பெருமக்கள் அதை வரப்பிரசாதமாக எதிர்பார்க்கிறார்கள். பாண்டியாறு—புன்னம்புழா திட்டம் எந்தத் தேதியில் செயல்படும் என்பதை அறிவிக்க இயலுமா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, எந்தத் தேதியில் கேரள அரசு ஒப்புக்கொள்கிறதோ அந்தத் தேதியிலிருந்து செயல்படும்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : சார், கனம் அமைச்சர் அவர்கள் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது, உத்தேசம் இல்லை, என்று இப்படி பதில் சொன்னார்கள். ஒரு நாடு முன்னேற வேண்டு மானால் மின் திட்டம் மிக மிக அத்தியாவசியமானது என்பது நான் சொல்லாமலே, அரசுக்குத் தெரிந்த விஷயம். ஆகவே, மத்திய அரசு இதில் சிறிய திட்டமோ, பெரிய திட்டமோ, எதுவாக இருந்தாலும் அவர்களாகவே இதை ஆரம்பிக்கக்கூடிய அளவுக்கு வற்புறுத்தப்பட்டதா? இல்லை என்று சொன்னால் இப்பொழுதும் சரி, மத்திய அரசு, சிறிய திட்டமோ, பெரிய திட்டமோ, எல்லா இடங்களிலேயும் இதை ஆரம்பிப் பதற்கு வற்புறுத்தப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, நிச்சயமாக வற்புறுத்தப்படும்.

திரு. தே. ஞானசிகாமணி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பரளியாறு திட்டம் இதோடு சேர்த்துக்கொள்ளப் பட்டதற்கு என்ன காரணம் என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, பரளியாறு திட்டம் 35 மெகாவாட் திறனுடன் சராசரியாக ஆண்டில் 100 மில்லியன் யூனிட் மின்சாரம் உற்பத்தி செய்யக்கூடியது. இத்திட்டத்தை விட இன்னும் சிறப்பான திட்டங்களை வற்புறுத்தவேண்டி இருப்பதனால் இத்திட்டத்திற்காக மத்திய அரசாங்கத்தினை மீண்டும் வற்புறுத்தும் உத்தேசம் தற்பொழுது இல்லை.

திரு. இ. தமிழரசன் : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, தமிழ்நாடு முழுவதும் மின் விசை உற்பத்தி செய்ய தமிழக அரசிடம் எத்தனை ஆய்வுகள் இருக்கின்றன? மத்திய சர்க்கார் எத்தனை அனுமதித்திருக்கிறார்கள்? குறிப்பாக, வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் விவசாயத்திற்கும் வீடுகளுக்கும், மின் உற்பத்தி அத்தியாவசியமாகும் என்பதைக் கருத்தில் கொண்டு, அனல் மின் நிலையம் உருவாக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, தனிக் கேள்வி போட்டால் விவரம் தர இயலும்.

மின் கட்டண நிலுவை

*வினா எண். 701—திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : மாண்புமிகு மின்சாரத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :—

(அ) தமிழ்நாட்டில் மின் கட்டண பாக்கியாக பத்து இலட்சம் ரூபாய்க்கு மேல் பாக்கி வைத்திருப்பவர்கள் யார் யார்?

(ஆ) அவர்களிடமிருந்து வசூல் செய்ய என்ன நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப்படுகிறது?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : (அ)&(இ) பின்னி அண்டு கோ, மால்கோ, சக்தி பைப்ஸ், பிளாஸ்டிக் ரெசின்ஸ் அண்டு கெமிகல்ஸ், சன் பேப்பர் மில்ஸ், ஆகிய ஐந்து தொழில் நிறுவனங்கள் ஒவ்வொன்றும் பத்து இலட்சம் ரூபாய்க்கு

1979 ஏப்ரல் 16]

மேல் மின் கட்டணப் பாக்கி வைத்துள்ளன. மால்கோ நிறுவனம் உயர்நீதி மன்றத்தில் வழக்குத் தொடுத்து நிலுவைகளை வசூலிப்பதிலிருந்து தடை உத்தரவு பெற்றுள்ளது. மற்ற நிறுவனங்களிடமிருந்து மின் கட்டணப் பாக்கித் தொகையை வசூலிக்க மின் வாரியம் உரிய நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகின்றது.

திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : தலைவரவர்களே, ரூ. 10 இலட்சத்திற்கு மேல் இருக்கிறது என்று மொட்டையாக சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அது எவ்வளவு என்று அறிய நான் விரும்புகிறேன். அதோடு, இன்றைக்கு விவசாயிகளிடம் இருக்கக்கூடிய முக்கியமான பிரச்னை, இப்படி ஏராளமான பாக்கி வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், அதே நேரத்தில் விவசாயிகள் ரூ. 10, ரூ. 20, ரூ. 50 பாக்கியிருந்தால், ஃப்யூஸ் எடுத்து விடுகிறார்கள் என்றெல்லாம் குறிப்பிடுகிறார்கள். அரசு தரப்பிலே சொல்லும்போது, இப்படிப்பட்ட பெரிய நிறுவனங்களிடம் பாக்கியில்லாமல் இருக்க முடியாது. ஏனென்றால், அங்கு ஃப்யூஸ் எடுத்தால், அங்கே இருக்கிற தொழிலாளர்களுக்கு பாதிப்பு ஏற்படும் என்று சொல்லலாம். ஆனால், ஒவ்வொரு ஆண்டும் கறாராக வசூலிப்பதற்கு இப்பொழுதும் என்ன நடவடிக்கை என்று நான் அறியவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, பின்னி கம்பெனியைப் பொறுத்தவரை 12,55,506 ரூபாய் பாக்கி. அக்டோபர் 76-லிருந்து பிப்ரவரி 77 வரை பாக்கி, பின்னி கம்பெனியில் வெள்ளம் வந்து புகுந்ததால் அப்போதிருந்த அரசு பரிசீலனை செய்து மூன்று ஆண்டுகளுக்கு அதைச் செலுத்த வேண்டியதில்லை என்று குறிப்பிட்டார்கள். ஆனால் இப்போது நான்கு மாதத் தவணைகளில் செலுத்த பின்னி அண்டு கம்பெனி ஏற்றுக்கொண்டு முதல் தவணையாக ரூ 3,13,836.65 பை செலுத்துவதாக ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். 'மால்கோ'வைப் பொறுத்தவரை 9—12—78 தேதி நிலவரப்படி 943·15 லட்சம் ரூபாய் பாக்கி இருக்கிறது. அவர்கள் கோர்ட்டுக்குச் சென்றிருக்கும் காரணத்தால் கோர்ட்டில் தடையுத்தரவு வழங்கியிருக்கிறார்கள். அதிலும் குறிப்பாகச் சொல்லப்பட்டிருப்பது ஜனவரியிலிருந்து மாதந்தோறும் அவர்கள் எவ்வளவு கட்டணம் கட்ட வேண்டுமோ அதை ஒழுங்காகக் கட்ட வேண்டுமென்றும், இதுபற்றிய தீர்ப்பு வருகிற வரை 'மால்கோ'வினுடைய சொத்துக்களை எந்த விதத்திலும் விற்கவோ, மாற்றவோ அவர்களுக்கு உரிமை இல்லையென்றும் ஹைகோர்ட் உத்தரவிட்டிருக்கிறது. சக்தி பைப்ஸ் பொறுத்த வரை அது ஏற்கனவே ஒரு ''சிக் இண்டஸ்ட்ரி'' என்ற வகையில்

வருகிறது. 1-12-78 அன்று மின்சாரம் துண்டிக்கப்பட்டுள்ளது பிளாஸ்டிக் ரெசின் அண்டு கெமிகல்ஸ், சாகுபுரம், திருநெல்வேலி மாவட்டம்-33.44 லட்சம் ரூபாய் பாக்கி......

'Supply has been disconnected on 17-2-1978,

சன் பேப்பர் மில்ஸ் 11·79 லட்சம் ரூபாய் பாக்கி. அவர்கள் எட்டு தவணைகளில் கட்ட ஒப்புக்கொண்டு கட்டி வருகிறார்கள்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : பின்னி கம்பெனிக்குள் வெள்ளம் புகுந்தது. ஆகவே, மூன்று வருஷம் வரை விதி விலக்கு என்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். விவசாயி களும் அதே போன்று புயலாலும், வெள்ளத்தாலும், வறட்சி யாலும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அப்படிப் பாதிக்கப்பட்ட விவசாயிகளுக்கும் இரண்டு மூன்று வருஷங்களுக்கு விதிவிலக்கு கொடுக்க உத்தேசம் இருக்கிறதா? உத்தேசம் இல்லையென்று சொன்னால் அதற்கான காரணம் என்ன? அதன் காரணமாகத் தான் விவசாயிகள் தொடர்ந்து கிளர்ச்சி, போராட்டம் நடத்தக்கூடிய நிலைமை ஏற்படுகிறது என்பதை அரசு அறியுமா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : இந்த அனுமதியைத் தந்தது ஆளுநர் ஆட்சிக் காலத்தில். ஆனால் பின்னி கம் பெனியைப் பொறுத்தவரையிலும் கூட அவர்கள் மூன்று ஆண்டுகள் வரை நிலுவையில் வைத்துக் கொள்ளவில்லை. அவர்களே நான்கு மாத தவணைகளில் அவற்றைக் கட்டுவதாக ஒப்புக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பின்னி அண்டு கம்பெனியும் ஒரு சிக் மில்ஸ் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அறிவார்கள். இதையும் விவசாயிகள் பிரச்சினையையும் முடிச்சுப் போடுவது சரியல்ல. விவசாயிகள் மின் கட்டணத்தைக் கட்ட வேண்டா மென்று ஒரு இயக்கம் நடத்தப்படுகிறது. தொழில் நிறுவனங் களில் யாரும் கட்டணத்தைச் செலுத்தக்கூடாது என்று சொல்லி எந்தவிதமான போராட்டத்தையும் யாரும் நடத்தவில்லை.

திரு. துரை முத்துசாமி : தொழிலதிபர்கள் கட்ட வேண்டிய பாக்கியைப் பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார் கள். அது எத்தனை ஆண்டுகளாகக் கட்டவேண்டிய பாக்கி? மொத்தம் எவ்வளவு தொகை பாக்கி? விவசாயிகள் கட்ட வேண்டிய பாக்கி எவ்வளவு?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பத்து லட்சம் ரூபாய்க்கு மேல் பாக்கியுள்ள நிறுவனங்கள் எவ்வளவு என்பது கேள்வி. மொத்தம் எத்தனை நிறுவனங்கள் பாக்கி என்பதற்

1979 ஏப்ரல் 16]

கான விவரம் என்னிடத்தில் இல்லை. விவசாயிகளைப் பொறுத்தவரை ஏற்கனவே இந்த மன்றத்தில் பல நேரங்களில் சொல்லியிருக்கிறேன்.

திரு. என். பழனிவேல் : பத்து இலட்சம் ரூபாய்க்கு மேல் மின் கட்டணம் பாக்கி வைத்திருக்கக்கூடிய நிறுவனங்களின் லிஸ்டை அமைச்சர் அவர்கள் வாசித்தார்கள். அவர்களுக்கு மின்சாரம் என்ன விலைக்குக் கொடுக்கப்படுகிறது? அதோடு 10 லட்சத்திறகும் மேல் கோடிக் கணக்கில் பாக்கி வைத்திருப் பவர்கள் இருக்கிறார்களா?

மாண்புமிகு திரு, ச. இராமச்சந்திரன் : கோடிக்கணக்கில் பாக்கி என்று வருவது ஒரேஒரு நிறுவனம் தான். மால்கோ மட்டுந் தான். அதிலே கோடி பீனல் லெவி, அபராதம் என்ற வகையில் 7 கோடி 19 லட்சம் ரூபாய் வருகிறது. மற்றவை கரெண்ட் சார்ஜ். பவர்கட் காலத்தில் அவர்கள் அதிகமாக மின்சாரத்தைப் பயன் படுத்தியிருக்கிறார்கள். அப்போதிருந்த அரசு அனுமதி தந்ததாகச் சொல்லுகிறார்கள். அனுமதி தந்ததா? என்பது பிரச்சினை. உள்ளே போக விரும்பவில்லை. வழக்கில் இருக்கிறது. அவர்கள் அப்படிச் சொல்லுகிறார்கள் — அனுமதி தந்ததால் அதிகம் பயன்படுத்தினோம் என்று 'மால்கோ' நிறுவனத்தினர் சொல்லு கிறார்கள். அதன் மூலம் அபராதம் என்ற வகையில் 7 கோடி 19 லட்சம் ரூபாய் வருகிறது. ஆகையால்தான் 9 கோடி ரூபாய் அளவுக்குப் போகிறது.

(முற்பகல் 9–20)

திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அதர்களே, இங்கே 10 லட்ச ரூபாய் பாக்கி வைத் துள்ளவர்கள் விவரம் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். தமிழகத்தில் தருமபுரி மாவட்டத்தில் விவசாயிகள் பாக்கி வைத்து இருக்கிறார்கள். அதை 4 மாதமாக இப்போது அரசு தவணை முறையாக வசூலிக்க உத்தேசித்து இருக்கிறது. அதை ஒவ்வொரு மாதமும் சிறுகசிறுகத் தொகையாகக் கட்டுவதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஆணையிட முன்வருவார்களா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, அந்த மாதத்தில் ஆகும் கட்டணம் கட்டுகிறபோது, ஒவ்வொரு மாத அர்ரியர்ஸ் கட்டினால் போதும் என்று ஏற்கனவே உத்தரவு போடப்பட்டு இருக்கிறது. அது எளிதானதுதான்.

திரு. ரா. மார்க்கபந்து : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 10 லட்ச ரூபாய் மின்சாரக் கட்டண பாக்கி வைத்து இருப்பவர்களைப் பற்றி இப்போது அமைச்சர் அவர்கள் தந்து

இருக்கிறார்கள். எவ்வளவு நாட்களில் இவ்வளவு அர்ரியர்ஸ் சேர்ந்து விட்டது? அத்தகைய அர்ரியர்ஸ் சேர்வதற்கு - அவ்வப் போது வசூலிக்காமல் ஏன் விட்டார்கள் என்பதற்குரிய தகவலைத் தருவார்களா என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதே நேரத்தில் விவசாயிகள் மின் கட்டணத்தை ஒவ்வொரு மாதமும் 21-ம் தேதிக்குள் கட்டவில்லையென்றால் டிஸ்கனெக்ஷன் செய் தார்களே, அந்த முறைகளை இந்தத் தொழில் அதிபர்களிடத்தில் ஏன் கடைபிடிக்கப்படவில்லை?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, பாக்கியைப் பொறுத்தவரையில் அக்டோபர் 26 முதல் பிப்ரவரி 27 வரையில் மால்கோ நிறுவனத்தில் ஏற்பட்டு இருக்கிறது. முந்தைய ஆட்சி இருந்த நேரத்தில் ஏற்பட்டது என்பது எல்லோருக்கும் நன்றாகத் தெரியும். சக்தி பைப்ஸ் பொறுத்த வரையில் எந்த ஆண்டு என்று இல்லை. ஆனால் 14·55 லட்ச ரூபாய்தான் பாக்கி. அதேபோல் ப்ளாஸ்டிக் பேசின் கெமிகல்ஸ் எப்போது என்ற விவரம் என்னிடத்தில் இல்லை. ஆனால் அவ்வப்போது அவர்கள் மின் கட்டணத்தை செலுத்தாவிட்டால் மின்துண்டிப்பு செய்ய வேண்டும் என்று இந்த அரசு அறிவுறுத்தி வருகிறது. அதைச் செய்து வருகிறோம். ஏற்கனவே ஏன் வசூலிக்கவில்லை என்பதைப் பற்றி என்னிடத்தில் கேட்டு பயன் இல்லை.

Accounts of Queen Mary's College Hostel at Madras

*Q.No. 702: Thiru N. KITTAPPA: Will the Hon. the Minister for Education be pleased to state :

(a) whether the accounts of the students hostel of the Queen Mary's College, Madras are audited by chartered accountants;

(b) if so, the methods adopted to select them;

(c) the names of the chartered accountants for the financial years 1975-76, 1977-78; and

(d) the remuneration paid to them?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : (அ) ஆம்.

(ஆ) சாசனக் கணக்கர்களிடமிருந்து மாணவியர் விடுதிக் கணக்குகளைத் தணிக்கை செய்வதற்கான மேற்கோள்களைக் Quatations) கோரிப் பெற்று, அதன் அடிப்படையில் அவர்கள் கல்லூரி முதல்வரால் நியமிக்கப்பெற்றனர்.

1979 ஏப்ரல் 16]

(இ) மற்றும் (ஈ) :

ஆண்டு	சாசனக் கணக்கர்களின் பெயர் விவரம்
1975-76	பா. இராமன் அண்டு கோ, சார்டர்டு அக்கௌண்டண்ட், 4 சாமியர்ஸ் ரோடு, நந்தனம் எக்ஸ்டென்ஷன், சென்னை-35.
1976-77 / 1977-78	இராம் மற்றும் இராமன், சார்டர்டு அக்கௌண்டண்ட்ஸ், 27/7, லஸ் சர்ச் ரோடு, மைலாப்பூர், சென்னை-4.
1975-76	ரூ. 273·75
1976-77	ரூ. 281·25
1977-78	ஆண்டிற்கான தணிக்கை இன்னும் முடியவில்லை.

திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லும்போது சென்னையிலுள்ள ராணி மேரி கல்லூரி கணக்குகள் தணிக்கை செய்யப்பட்டது என்று சொன்னார்கள். அந்த தணிக்கை அறிக்கையில் ஏதாவது தவறுகள் நடைபெற்று இருக்கிறது என்று சுட்டிக்காட்டப்பட்டு இருக்கிறதா? அப்படி சுட்டிக்காட்டப்பட்டிருந்தால், என்ன விவரம் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவிப்பார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவர் அவர்களே, அது பற்றிய விவரம் இல்லை. தனிக்கேள்வி போடவும்.

திரு. செ. மெ. ராஜூ : தலைவர் அவர்களே, சென்னையிலுள்ள ராணி மேரி கல்லூரியில் தணிக்கை செய்தது போல், எல்லாக் கல்லூரிகளிலும் தணிக்கை செய்யும் உத்தேசம் அரசுக்கு உண்டா? அப்படி செய்தால்தான் கல்லூரிகளில் நடைபெறும் முறைகேடுகளை, தவறுகளைக் கண்டறிய முடியும் என்பதை அரசு அறியுமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவர் அவர்களே. அரசுக் கல்லூரிகள் மற்றும் கல்லூரிகளைச் சேர்ந்த மாணவ விடுதிகளின் வரவு செலவுக் கணக்குகள் கல்லூரிக் கல்வி இயக்குனர் அலுவலகத்தைச் சேர்ந்த தணிக்கை அதிகாரிகள் அடங்கிய குழுவால் தணிக்கை செய்யப்பட்டு வந்தன. இத் தணிக்கைக் குழுவில் தற்போது இரண்டே பிரிவுகள் உள்ளதால் மேலும் மேலும் பெருகி வந்த தணிக்கை வேலைகளை உடனுக்குடன் செய்ய இயலாது போய்விட்டது. ஆதலால் தணிக்கை வேலையில் தேக்கம் ஏற்பட்டுள்ளது. எனவே. அரசு கல்லூரிகளைச் சார்ந்த மாணவ விடுதிகளின் கணக்குகளைப் பதிவுசெய்யப்பட்ட சாசனக் கணக்காளர்களை (சார்ட்டர்ட் அக்கௌன்டென்ட்) கொண்டு 1975-76, 1976-77-ம் ஆண்டு

[1979 ஏப்ரல் 16

முடிய தணிக்கை செய்ய அனுமதி வழங்கப்பட்டது. அது போலவே, 1977-78-ம் ஆண்டிற்கான கணக்குகளையும் தணிக்கைக்காக, சாசனக் கணக்கர்களிடம் ஒப்படைக்க அரசுக் கல்லூரி முதல்வர்களுக்கு அனுமதி அளிக்கப் பெற்றுள்ளது.

திரு சோ. அழகர்சாமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, இப்போது பல தனியார் கல்லூரிகளிலே மாணவர்களுடைய விடுதிகளில் அவர்களுக்கு அதிகக் கட்டணம் வசூலிப்பது மட்டுமல்ல, அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் ஸ்காலர்ஷிப்-உதவித் தொகை கொடுப்பதும் 4-5 மாதங்களுக்குள் செலவழிக்கப்பட்டு விட்டது என்று எடுத்துக் கொள்கிறார்கள். அதிலே பல ஒழுங்கீனங்கள், முறைகேடுகள் ஏற்பட்டு இருக்கின்றன என்பது அரசுக்குத் தெரியுமா? அது சம்பந்தப்பட்ட தணிக்கை செய்வதற்கும், கல்லூரி விடுதிகளில் நடக்கும் நடவடிக்கைகளை, கணக்குகளை தணிக்கை செய்வதற்கும் தனியான ஏற்பாடு ஏதாவது இருக்கிறதா? இல்லையெனில், இனிமேலாவது ஏற்படுத்தப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தனியார் கல்லூரிக் கணக்குகளை அரசு தணிக்கை செய்து கொண்டுதான் இருக்கிறது. எங்காவது ஒழுங்காக இல்லையென்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கவனத்திற்கு வருமானால், குறிப்பிட்ட புகாரைத் தருவார்களானால் நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். அப்படிப்பட்ட சந்தர்ப்பங்களில் நடவடிக்கை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

திரு. யா. சை. மு. யூசுப் : மைனாரிடி கல்லூரி என்ற பெயரில் கல்லூரிகளை நடத்திக் கொண்டு கணக்குகளில் தவறு செய்பவர்கள் மீது தனியாக நடவடிக்கை எடுக்க அரசு தனியாகச் சட்டம் கொண்டுவர முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : இப்போது அது தேவையில்லையென்று கருதுகிறேன்.

திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : தனியார் கல்லூரிகளில் இருக்கக் கூடிய விடுதிகளில் ஏற்சனவே தாழ்த்தப்பட்ட மாணவர்கள், பிற்பட்ட மாணவர்கள் தங்குகிறார்கள். அவர்களுக்கு ஸ்காலர்ஷிப் கொடுக்க காலதாமதமாகிறது. அதற்கு முன்பாக ஐடென்டிடி கார்டு வாங்கிக் கொடுத்து விட்டாலும் பணம் கட்டினால்தான் தங்க முடியும். உணவு அருந்த முடியும் என்ற நிலை இருக்கிறது. இந்த நிலையைப் போக்க அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : அதைப் பற்றிக் குறிப்பிட்ட புகார் வந்தால் நடவடிக்கை எடுத்தால் சீரடையும் என்று கருதுகிறேன்.

1979 ஏப்ரல் 16]

இத்தலார் அரசினர் உயர்நிலைப்பள்ளிக் கட்டிடம்

* வினா எண் 703—திரு போ. கோபாலன் : மாண்புமிகு கல்வித்துறை அமைச்சர் கீழ்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா;

(அ) உதகை தாலுக்கா இத்தலார் அரசினர் உயர்நிலைப் பள்ளி வகுப்பறைகள் இடிந்து விழுந்துள்ளது அரசின் கவனத்திற்கு வந்துள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில் அதன் மேல் அரசு மேற்கொண்ட நடவடிக்கை என்ன?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : (அ) மற்றும் (ஆ) இப்பள்ளிக்கட்டிடத்தின் ஒரு பகுதி இடிந்து விழுந்து விட்டதாக 6-7-78-ல் அரசுக்கு ஒரு தந்திச் செய்தி கிடைத்தது. இதை விசாரித்ததில் பள்ளிக்கட்டிடங்களின் ஒரு கட்டிடத்தில் காற்றுப் போக்கி மட்டும் தேசமடைந்ததாகவும், தந்தியில் குறிப்பிட்டபடி கட்டிடம் எதுவும் இடிந்து விழவில்லை எனவும் தெரியவந்தது. கட்டிடங்களை பழுது பார்க்க தக்க நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப் பட்டு வருகிறது.

திரு. க. மருதாசலம் : இந்தக் கட்டிட வேலை எப்போது முடிவடையும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பார்களா? நீண்ட நாட்களுக்கு முன்பே அங்கிருந்து மனுக்கள் அனுப்பியும் கவனிக்கப்படவில்லை. அமைச்சர் அவர்களுக்கு அது தெரியும். அதைத் துரிதப்படுத்த அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்பாடு செய்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : அடுத்த ஆண்டு நிதி ஒதுக்கீடு செய்கிறபோது இவ்வேலையை மேற்கொள்ள இயலும்.

திரு. மு. ஜான் வின்சென்ட் : தமிழ்நாட்டில் பல பகுதிகளில் உள்ள அரசு உயர்நிலைப்பள்ளிகளில் கட்டிடம் மோசமாக இருக்கிறது. இது குறித்து சில பள்ளிகளின் பெயரைச் சுட்டிக் காட்டி அரசுக்குத் தெரிவித்தும், கட்டிட வேலை நடைபெறவில்லை. வருகிற ஆண்டிலாவது ஜூன், ஜூலை மாதங்களிலாவது பழுதடைந்த கட்டிடங்களைப் பழுது பார்க்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : நிதி நிலைக்கேற்ப அந்த வேலைகள் செய்யப்படும.

[1979 ஏப்ரல் 16

பாடபுத்தகங்களில் தந்தை பெரியாரின் எழுத்துச் சீர்திருத்தங்கள்

* வினா எண் 704—திரு. ஏ. எம். பரமசிவன் : மாண்புமிகு கல்வித்துறை அமைச்சர் கீழ்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா :

பெரியார் நூற்றாண்டு விழாவில் அரசு கொண்டு வந்திருக்கிற தந்தை பெரியாரின் எழுத்துச் சீர்திருத்தமுறை அரசு நிறுவன பாடப் புத்தகங்களில் எப்போது முதல் கடைபிடிக்கப் படும்?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தமிழ்நாட்டுப் பாட நூல் நிறுவனம், பள்ளி கல்வி மேல்நிலை இரண்டாம் ஆண்டுக்குப் புதிதாக அச்சிட இருக்கும் அனைத்துப் பாட நூல்களிலும 1979-80 ஆம் ஆண்டு முதல் எழுத்துச் சீர் திருத்தத்தைக் கடைபிடிக்கும். மேலும் 1-1-1979 க்குப் பிறகு அச்சுக்குக் கொடுக்கப்படும். புதிதாக அச்சுக்கோர்த்து அச்சு அடிக்கப்படுகிற கல்லூரிப் பாடநூல்களிலும் இம்முறையை பின் பற்றப்பட இருக்கிறது. 1 முதல் 10 வகுப்புக்கான பள்ளிப் பாடப் புத்தகங்களைப் பொறுத்தவரை புதிதாக அச்சுக்கோர்த்து அச்சடிக்க வேண்டிய பாடப்புத்தகங்கள் யாவும் புதிய முறைப் படி அச்சிடப்படும். உதாரணமாக 1979—80 ஆம் ஆண்டிக்கு புதிதாக அச்சுக்கோர்த்து வெளியிட இருக்கிற ஆறாம் வகுப்பு தமிழ்ப் பாடநூல்களில் இம்முறையே பின்பற்றப்படும்.

திரு. செ. சிவசாமி : பெரியார் எழுத்துச் சீர்திருத்தத்தை அமல்படுத்தியதன் மூலம் நல்லதொரு பயன் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அதே நேரத்தில் 'இ' 'ஈ' என்று எழுதும் போது 'ஈ'யன்னாவுக்கு தனி எழுத்தாக எழுதாமல் 'இ'னவுக்குப் கொம்பு போட்டு 'ஈ' என்ற எழுத்தை எடுத்து விட உத்தேசம் உண்டா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : இப்போது அறிவிக் கப்பட்டிருக்கிற சீர்திருத்தங்களைத் தவிர மேற்கொண்டு தமிழ் எழுத்துக்களில் சீர்திருத்தம் செய்யவேண்டுமென்ற கருத்து அரசுக்கு இருக்கிறது. ஆகவேதான் தமிழறிஞர் மகாவித்துவான் மே. வி. வேணுகோபால் பிள்ளை அவர்கள் தலைமையில் குழுவை அமைத்து மேற்கொண்டு என்னென்ன சீர்திருத்தங்கள் செய்ய வேண்டுமென்பது பற்றிப் பரிசீலனை செய்து வருகிறது. அவர்கள் முடிவு செய்தவுடன் அரசு அதனைச் செயலுக்குக் கொண்டு வரும்.

1979 ஏப்ரல் 16]

திரு. சின்னசேலம் மா. சுப்பிரமணியன்: பெரியார் நூற்றாண்டு விழா நடைபெறும் இந்த ஆண்டில் 900க்கு அதிகமான மேல் நிலைப் பள்ளிக் கட்டிடங்கள் கட்டப்பட்டிருக்கின்றன. அவற்றுக்கு பெரியார் நூற்றாண்டு விழாக் கட்டிடம் என்று பெயர் வைக்க அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: அது இந்தக் கேள்விக்குத் தொடர்பு இல்லாதது.

[முற்பகல் 9-30]

திரு. ரா. மார்க்கபந்து: பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, பெரியாரின் எழுத்துச் சீர்திருத்த முறை என்பதை அறிவித்திருப்பது பெரியார் இப்படி எழுதினார் என்பதற்காக அந்தப் பெயர் வைக்கப்பட்டிருக்கிறதா? அல்லது அந்த சீர்திருத்த முறைக்குப் பின்னாலே ஏதாவது 'ரேஷனேல் பிகைன்ட் இட்' இருக்கிறதா? அல்லது ஆராய்ச்சி செய்யப்பட்டு இப்படித்தான் எழுத்துச் சீர்திருத்தம் இருக்கவேண்டுமென்று முடிவான அறிக்கைகள் எதாவது சமர்ப்பிக்கப்பட்டு அதன் அடிப்படையிலே, இந்த எழுத்துச் சீர்திருத்தம் கொண்டு வரப்பட்டதா? அல்லது தமிழக அகராதியை மாற்றுவதற்கு இந்த அரசாங்கம் ஏதாவது நடவடிக்கைகள் எடுத்திருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம்: துணைத் தலைவரவர்களே, தமிழ் எழுத்துச் சீர்திருத்தம் ஏற்படுத்தப்படுவதற்கு முன்னால் இருந்த நிலைமையில் அது சீர்திருத்தப்பட வேண்டிய ஒன்று என்பதைப் பல்வேறு அறிஞர் பெருமக்களும், தமிழறிஞர்களும், மற்றவர்களும் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவ்வாறு அது ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்ட ஒன்றுதான். தவிர, பல்வேறு வகையான கருத்துக்கள் அதாவது கடந்த காலத்தில் வெளியிடப்பட்ட கருத்துக்களை அடிப்படையாக வைத்துப் பேசிக்கொண்டு இருந்த நேரத்தில் அதைச் செயல்படுத்துவதற்காக தந்தை பெரியார் அவர்கள் இருந்தார்கள். இன்றைக்கு நாமும் அந்தக் குறைந்த பட்ச சீர்திருத்தத்தை நடைமுறைக்குக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். முழுமையான சீர்திருத்தம் செய்வதற்குரிய வகையிலே ஒரு குழுவை அமைக்க இருக்கிறோம்.

திரு. அ. க. அரங்கநாதன்: பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, பெரியாருடைய சீர்திருத்த எழுத்துக்களை தனியார் பத்திரிக்கைகளிலும், வேறு பத்திரிக்கைகளிலும் சரியாகக் கடைப்பிடிக்கப்படுவதில்லை. அப்படி கடைப்பிடிக்காத அந்தப் பத்திரிகைகளின் மீது அரசு ஏதேனும் நடவடிக்கை எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. அரங்கநாயகம் : தலைவரவர்களே, நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டிய நிலைமை இப்போது இல்லை. ஆனால் நாம் எல்லா பத்திரிகைகளையும் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம், கேட்டுக் கொள்ளவும் செய்வோம்.

ஊராட்சி விரிவாக்க அலுவலர்கள்

* வினா எண். 705.—திரு யா. சை. மு. யூசுப் : மாண்புமிகு உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) தேர்வுநிலைப் பேரூராட்சிகளில் முதல் நிலை நிர்வாக அதிகாரிகளில் அனுபவமிக்கவர்களை ஊராட்சி விரிவாக்க அலுவலர்களாக நியமனம் செய்யும் செயற்குறிப்பு அரசின் ஆய்வில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில் தற்போது அத்திட்டம் எந்நிலையில் உள்ளது?

மாண்புமிகு திரு. கா. காளிமுத்து : (அ) இல்லை.

(ஆ) இவ்வினாவிற்கு இடமில்லை.

திரு. யா. சை. மு. யூசுப் : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, தற்போது தேர்வு நிலைப் பேரூராட்சிகளில் பணிபுரிகின்ற நிர்வாக அதிகாரிகளும், முதல்நிலை பேரூராட்சிகளில் பணிபுரிகின்ற நிர்வாக அதிகாரிகளும் ஒரே விதமான பணியை ஆற்றிக் கொண்டிருக்கின்ற காரணத்தால் இத்தகைய ஒரு திட்டத்தை அரசு கொண்டுவருமா என்று தெரிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மேலும் ஏற்கெனவே ப்ரமோஷன் இல்லாமல் பலர் இருக்கின்ற காரணத்தால், இதனை ஏற்படுத்தினால் ப்ரமோஷன் வாய்ப்பு கிடைக்கும் என்ற காரணத்தால், இந்தத் திட்டத்தை அரசு நிறைவேற்றித்தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கா. காளிமுத்து : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுடைய யோசனைக்கு தற்போதுள்ள பணிவிதிகளில் இடம் இல்லை. ஆனால் ஊரக வளர்ச்சித்துறைக்கு ஒரே பணிவிதி அமைப்பதற்கான ஏற்பாடுகள் நடைபெற்று வருகின்றன. அது ஏற்படுத்தப்பட்டதற்குப் பிறகு இதுபற்றி பரிசீலிக்கப்படலாம்.

1979 ஏப்ரல் 16]

ஊராட்சி ஒன்றியப் பணியாளர்களுக்கு சிறப்பூதியம்

* வினா எண் 706—திரு. வி. கே. கோதண்டராமன்: மாண்புமிகு உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:

(அ) ஊராட்சி ஒன்றிய அலுவலக அரசு பணியாளர்களில் யார் யாருக்கு சிறப்பூதியம் கொடுக்கப்பட்டு வந்ததை நிறுத்தப்பட்டது?

(ஆ) என்ன காரணம்?

(இ) எந்த ஆண்டு முதல் நிறுத்தப்பட்டது.

மாண்புமிகு திரு கா. காளிமுத்து:-

(அ) தற்பொழுது ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் பணியாற்றும் எவருக்கும் கொடுக்கப்பட்டு வந்த சிறப்பூதியம் நிறுத்தப்படவில்லை.

(ஆ) & இ) கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. வி, கே. கோதண்டராமன்: சார். தற்போது இல்லை என்று அமைச்சரவர்கள் கூறுகிறார்கள். தற்போது இல்லை என்று சொன்னாலும் சென்ற ஆண்டிலேயோ அல்லது இரண்டாண்டுகளுக்கு முன்போ அப்படி நிறுத்தப்பட்டுள்ளதா? அப்படி நிறுத்தப்பட்டிருக்குமேயானால் அதனை மீண்டும் அமல்படுத்தப்படுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. கா. காளிமுத்து: தலைவரவர்களே, முன்பும் இல்லை.

திரு. வி, கே. கோதண்டராமன்; தலைவரவர்களே, அப்படி இருப்பதாக நிரூபிக்கப்பட்டு அதனை எழுதி அனுப்பினால் அந்தத் தொகையைத் திருப்பிக் கொடுப்பதற்கு ஆவன செய்வதோடு அதனை அமல்படுத்துவதற்கும் ஆவன செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. கா. காளிமுத்து: தலைவரவர்களே, முன்பு அப்படி நிறுத்தப்படவில்லை என்று சொன்னேன். ஆகவே பின்னதற்கு இடமே இல்லை.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன்: தலைவரவர்களே, நடைமுறையிலே இருக்கிறது அது நிறுத்தப்படுகின்ற அளவுக்கு இருக்குமேயானால் அது குறித்து எழுதுகிறார்கள் என்று சொன்னால் அப்போது அந்தத் தொகையைக் கொடுப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா, அதனை அமல்படுத்துமா என்றுதான் நான் கேட்கிறேன்.

[1979 ஏப்ரல் 16

மாண்புமிகு திரு. கா. காளிமுத்து : தலைவரவர்களே, அது தொடர்ந்து கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது, மூன்றாவது ஊதியக் குழுவின் அறிக்கைக்குப் பிறகு இப்போது கொஞ்சம் அதிகமாகவும் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது (குறுக்கீடு) சேர்த்து கொடுக்கப்படும்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : சார், இருக்கிறது என்று....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அமைச்சரவர்கள் இல்லை என்று சொல்கிறார். இருக்கிறது என்றால் எழுத்து மூலமாக இருக்கிறது என்று எழுதிக் கொடுங்கள். மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் அவருக்குக் கிடைத்த உறுதியான தகவலின்படி சொல்கிறார். இருக்கிறது என்று நீங்கள் சொல்வதாக இருந்தால் எழுதிக்கொடுங்கள், நடவடிக்கை எடுப்பது பற்றிப் பதில் சொல்வார்கள்.

தஞ்சை மாவட்டத்தில் சமுதாயக் கிணறுகள்

* வினா எண் 707— திரு. என். கிட்டப்பா : மாண்புமிகு உள்ளாட்சித்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) தஞ்சை மாவட்டத்தில் 1300 சமுதாயக் கிணறுகளை அமைத்திட திட்டம் வகுக்கப்பட்டுள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில் அது எப்போது முதல் செயல்முறைக்கு வரும்?

மாண்புமிகு திரு. கா. காளிமுத்து :-

(அ) 1,068 சமுதாயக் கிணறுகள் அமைக்க திட்டமுள்ளது.

(ஆ) முதற்கட்டமாக 1978-79 ஆம் ஆண்டில் 293 சமுதாயக் கிணறுகள் அமைக்கப்படும்.

திரு. மு. ஜான் வின்சென்ட் : கேள்வி தஞ்சை மாவட்டத்தில் சமுதாயக் கிணறுகள் பற்றியது என்றாலும் தமிழகத்தின் மற்ற மாவட்டங்களில் சமுதாயக் கிணறுகள் அமைக்கின்றபோது விவசாயிகள் பாதிக்கப்படும் சூழ்நிலை இருப்பதால் அதற்கென்று தனியாகக் குழு அமைத்து விவசாயிகளுக்குப் பாதகமா, சாதகமா என்று அறிந்து நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. கா. காளிமுத்து : தஞ்சை மாவட்டத்தைப் பொறுத்த அளவில்தான் தகவல்கள் இருக்கின்றன. சமுதாயக் கிணறுகள் விவசாயிகளுக்குச் சாதகமாகத்தான் இருக்கும்.

1979 ஏப்ரல் 16]

திரு. துரை கோவிந்தராசன் : தஞ்சை மாவட்டத்தில் அமைக்கப்பட்டிருக்கும் சமுதாயக் கிணறுகள் அரசின் நிதியிலிருந்து அமைக்கப்பட்டதா? அல்லது வேறுபல நிதிகளிலிருந்து செலவு செய்யப்படுகிறதா?

மாண்புமிகு திரு. கா. காளிமுத்து : ஊராட்சி ஒன்றியத்தின் உபரிநிதியும் சிறு விவசாயிகள் மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் மூலமாகக் கிடைக்க கூடிய உதவித் தொகையும் சேர்த்து இந்தக் கிணறுகள் அமைக்கப்படுகின்றன.

திரு. துரை முத்துசாமி : இதைப்போன்ற திட்டம் எல்லா மாவட்டங்களுக்கும் விஸ்தரிக்கப்படுமா? ஒரு சமுதாயக் கிணறு போட எவ்வளவு மதிப்பீடு? அரசின் பங்குத் தொகை எவ்வளவு? ஊராட்சி ஒன்றியத்தின் பங்குத் தொகை எவ்வளவு?

மாண்புமிகு திரு. கா. காளிமுத்து : மற்ற மாவட்டங்களைப் பற்றிய தகவல் இல்லை. மற்ற மாவட்டங்களிலும் அமைப்பதற்கு ஊராட்சி ஒன்றிய உபரி நிதியிலிருந்து அமைப்பதற்கான செயற்குறிப்பு அனுப்பி வைக்கப்படுமானால் பரிசீலிக்கலாம். 40,000 ரூபாய் செலவில் தஞ்சை மாவட்டத்தில் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. ரா. கிருஷ்ணன் : சமுதாயக் கிணறுகள் வெட்டுவதற்காக ஏற்கனவே ஊராட்சி ஒன்றிய நிதி போடப்படுகிறது. சில இடங்களில் பஞ்சாயத்துக்களில் இருந்து பணம் கட்டி தேவையின் அடிப்படையில் கிணறு வெட்ட ஏற்பாடு செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. கா. காளிமுத்து : தேவையிருக்குமானால் அதற்கேற்ற அளவுக்கு ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் உபரி நிதி இருக்குமானால் அதைப் பற்றிப் பரிசீலிக்கலாம்.

மதுரை நகர அபிவிருத்தி திட்டம்.

*வினா எண் 708—திரு, வ.மு. சுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :—

(அ) மதுரை நகர அபிவிருத்தித் திட்டத்திற்கு எத்தனை கோடி ரூபாய் அரசு செலவிட உத்தேசித்துள்ளது?

(ஆ) என்னென்ன திட்டங்கள் உள்ளடங்கி உள்ளது ?

(இ) எத்தனை ஆண்டுகளுக்குள் நிறைவேற்றப்படும் ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : (அ), ஆ), மற்றும் (இ) விரிவான *அறிக்கை- ஒன்று அவையின் முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. க. மருதாசலம் : வைக்கப்பட்ட அறிக்கையைப் பொறுத்த அளவில் மதுரை நகரைப் பொறுத்து வைத்திருக்கிறார்கள்: மதுரையைப் போலவே பல்வேறு மாவட்டங்களில் முக்கியமான நகரங்கள் இருக்கின்றன . . .

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : கேள்வி மதுரையைப்பற்றிக் கேட்டிருக்கிறார்கள். அறிக்கையும் மதுரையைப் பற்றித்தான் இருக்கிறது.

நரிக்குடி குடிநீர்த் திட்டம்.

* வினா எண் 709 — திரு. வ. மு. சுப்பிரமணியன் : மாண்புமிகு தொழிலாளர் நலத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா:—

(அ) வைகை ஆற்றிலிருந்து குழாய்களின் மூலமாக நரிக்குடிக்கு குடிநீர் கொண்டு செல்ல நரிக்குடி குடிநீர்த் திட்டம் ஒன்று அரசின் பரிசிலனையில் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில் அத் திட்டம் எப்பொழுது நிறைவேற்றப் படும்?

(இ) அத் திட்டத்தினால் பயனடையும் கிராமங்கள் யாவை? எத்தனை?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : (அ) ஆம்.

(ஆ) ஜூலை 1979க்குள்.

(இ) கொட்டகாய்ச்சி ஏந்தல்
கிழவிக்குளம்
கீழ்கொன்றைகுளம்
முள்ளிக்குடி
ஆண்டியேந்தல்
டி. கடம்பன்குளம்
பிடாரிசேரி
வள்ளாக்குளம்
கே. புதுக்குளம்
அரிமண்டபம்
எஸ். கரிசல்குளம்
ராஜாக்கால் குடியிருப்பு

ஆகிய 12 கிராமங்கள்.

*739–740-ம் பக்கங்களில் இணைப்பு I ஆக அச்சிடப் பெற்றுள்ளது.

LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1979 எப்ரல் 16]

Girl child labour in match factories in Sivakasi area.

* Q No.710 Thiru SALEM M. ARUMUGAM : Will the Hon. the Minister fo Labour be pleased to state—

(a) Whether the Government are aware of employment of girl child labour by the match factories in Sivakasi area; and

(b) the steps taken to eradicate this system?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : (அ) ஆம்.

(ஆ) தொழிற்சாலைகள், காலமுறையில் தொழிற்சாலை ஆய்வகத்தால் பார்வையிடப்பட்டு, 1948 ஆம் வருடத்திய தொழிற்சாலை சட்டத்தின் வரையறைகளை மீறும் நிறுவனங்களுக்கு எதிராக தண்டனை நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது.

திரு. சேலம் மு. ஆறுமுகம் : இந்த ஆண்டு சர்வதேச குழந்தைகள் ஆண்டு அனுஷ்டிக்கப்படுவதால் 12 வயதுக்குக் கீழே உள்ள இளம் சிறார்கள் தனியாருடைய ஆலைகளிலும், நிறுவனங்களிலும் அவர்களுடைய வறுமையின் காரணமாக வேலைக்கு அமர்த்தப்படுவதைத் தடுத்து நிறுத்த வேண்டும். அவ்வாறு அவர்கள் வேலைக்கு அனுப்பப்படுவதன் காரணமாக சிவகாசியில் சமீபத்தில் விபத்து ஏற்பட்டு 42-க்கு மேற்பட்ட இளம் சிறார்கள் துடிக்கத் துடிக்க இறந்ததை அரசு அறியும். எதிர் காலத்திலாவது இப்படி இளம் சிறார்களைத் தனியார் நிறுவனங்களில் வேலைக்கு அமர்த்தப்படுவதைக் கண்டிக்கும் வகையில் அதைத் தடுக்க கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்க அரசு முன்வருமா?

[முற்பகல் 9-40]

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேள்வி கேட்டிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கிருஷ்ணன் அவர்கள் கேள்வி கேட்க இருக்கிறார்கள். எல்லாவற்றுக்கும் அரசவையின் முடிவை இங்கே படித்து விடுகிறேன். அது எல்லோருக்கும் திருப்தி அளிக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

மேற்குறித்த பொருள் பற்றி அரசு ஆய்ந்தபின் கீழ்க்கண்ட முடிவுகள் எடுக்கப்பட்டன :—

(1) சிறார்களை வேலைக்கு அமர்த்துதல் தொடர்பான சட்டங்களின் விதிமுறைகள் தீவிரமாகச் செயல்படுத்தப்பட வேண்டும்.

(2) வேலையில் அமர்த்துவோர் அல்லது கூட்டுறவுச் சங்கங்களின் மூலம் பணிக்கொட்டகைகள் அமைத்து தொழிற்சாலைகளில் நடக்கும் பணிகளைச் சிறார்கள் வசிக்கும் கிராமங்களிலேயே நடத்த உடனடி நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும்.

(3) அப்பகுதியில் உள்ள சிறார்கள் பள்ளிக்குச் செல்லும் வகையில் அவர்களுக்கு ஊக்குவிப்பும் கூடிய வரையில் அவர்கள் வேலை செய்து கொண்டே கல்வி கற்கவும் ஏற்ற வகையில் ஒரு விரிவான திட்டம் தீட்டப்பட வேண்டும்.

(4) தொழிலாளர்களின் ஈட்டும் திறனை அதிகரிக்க, குறைந்த அளவு ஊதிய விகிதங்கள் மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டும்.

(5) தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்யும் சிறார்களின் நலனைப் பாதுகாக்கவும், சிறார்களை வேலைக்கு அமர்த்துவதால் ஏற்படும் பிரச்சினைகளைக் குறைப்பதில் ஈடுபட்டுள்ள பல்வேறு நிறுவனங்களின் நடவடிக்கைகளை ஒருங்கிணைப்பதற்கும், இராமநாதபுரம் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரின் தலைமையில் தொழிலதிபர்கள், தொழிலாளர் யூனியன்கள் ஆகியவற்றின் பிரதிநிதிகளை உறுப்பினர்களாகக் கொண்ட ஓர் ஆயம் அமைக்கப்பட வேண்டும்.

மேற்குறித்த முடிவுகளைச் செயல்படுத்த தனியே நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. கு. ரமணி : மிகவும் வேதனைமிக்க நிகழ்ச்சி— சிவகாசியில் தீப்பெட்டித் தொழிற்சாலைக்கு வேலைக்குச் செல்ல விடியற் காலை 4 மணிக்கே வேலைக்கு அனுப்பி விபத்து ஏற்பட்டு அதனால் ஏற்பட்ட பரிதாபகரமான சாவை அத்தனை பேரும் அறிவோம். குழந்தைகளை வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்வதைத் தடை செய்யும் சட்டம் இருக்கிறது. அதைக் கறாராக அமல் படுத்துவோம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் எப்படிச் சொல்லுகிறார்? எப்படி கறாராக அமல்படுத்தப் போகிறார்? அதற்கு என்ன விசேஷமான ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன? குழந்தைகள் வேலை செய்யக்கூடிய தொழிற்சாலைகளிலே சர்ப்ரைஸ் விசிட் செய்து— எதிர்பாராத முறையில் சென்று பார்த்து அதைக் கண்டுபிடிக்கும் முறை இருக்கிறதா? அந்த மாதிரி நடவடிக்கை எடுக்க பிரத்தியேகமான அதிகாரிகள் இருக்கிறார்களா? கிராமங்களில் குழந்தைகளைப் பள்ளிக்கு அனுப்பி கல்வியும் கற்றுக் கொடுத்து அங்கேயே அந்தக் குழந்தைகள் தீப்பெட்டி செய்யும் தொழிலையும் செய்யும் வகையில் ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுமா? தொழிற்சாலைச் சட்டம் அமலாக்கப்பட வேண்டும். அதைச் செய்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம் : இந்தப் பிரச்சினையின் முக்கியத்துவத்தை அறிந்த காரணத்தால்தான் இது அமைச்சரவையிலேயே பேசப்பட்டிருக்கிறது என்பதைச் சொல்லுகிறேன். அமைச்சரவையிலே இந்தப் பிரச்சினையை எடுத்துக் கொண்டு பேசுவது என்றால் எந்த அளவுக்கு இது முக்கியமான

பிரச்சினை என்று அரசு கருதுகிறது என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பாராட்டுவார்கள் என்று கருதுகிறேன். அதை யொட்டி எடுக்கப்பட்ட ஐந்து முடிவுகளை 'எக்ஸாஸ்டிவ் ரிப்ளையில்' ஏற்கனவே கொடுத்து விட்டேன். எந்த உறுப்பினரைக் கேட்டாலும் இந்த ஐந்து முடிவுகள் அவர்களுக்கு திருப்தியளிக்கக்கூடிய வகையில், பதில் இருக்கும் என்ற நம்பிக்கையில் சொல்லியிருக்கிறேன். துணைத் தலைவர் அவர்கள் அனுமதி கொடுத்தால் மீண்டும் அந்த ஐந்து முடிவுகளைப் படிக்கத் தயாராக இருக்கிறேன்.

திரு கு. ரமணி: குழந்தைகளுக்குக் கிராமத்திலே படிப்பும் கற்றுக் கொடுத்து வேலையும் செய்கிற மாதிரி ஏற்பாடு உண்டா என்பதற்கு பதில் இல்லை. பள்ளிக்கூடத்திலேயே தீப்பெட்டி செய்கிற தொழில் நடக்க தொழிற்சாலையை அங்கே வைத்து அதிலும் குழந்தைகளை ஈடுபடச் செய்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: அப்பகுதியிலுள்ள சிறார்கள் பள்ளிகளுக்குச் செல்லும் வகையில், அவர்களை ஊக்குவிக்கக்கூடிய வகையில், அவர்கள் வேலை செய்து கொண்டே கல்வி கற்கும் வகையில் ஏற்ற வகையில் விரிவான திட்டம் தீட்டப்பட்டிருக்கிறது. I mean extensive or exhaustive programme comprehensive என்பது சரியான வார்த்தையாக இருக்கிறது.

இன்னொன்றும் சொல்லுகிறேன். இங்கே நாம் இப்படிப் பேசுகிறோம். அப்படி தொழில் செய்யக்கூடிய பிள்ளைகளின் தந்தையரைக் கேட்டால் எப்படியோ பிள்ளைகள் ஒரு நாளைக்கு எட்டணா, பத்தணா சம்பாதித்துக் கொண்டு வருகிறார்கள், அதிலே மண்ணைப் போடாதீர்கள் என்று சொல்லுகிறார்கள். இவற்றையெல்லாம் மனதில் வைத்துத்தான் குழந்தைகள் படிக்கவும் வேலை செய்யவும் ஆபத்து இல்லாமல் இருக்கவும் எந்தெந்த மாட்ச் பாக்டரிகளைத் தொழிற்சாலைச் சட்டத்திற்குள் கொண்டு வரமுடியும் என்று பரிசீலனை செய்து அவை கொண்டு வரப்படும். இவற்றையெல்லாம் பரிசீலித்துத்தான் ஐந்து வகையான முடிவுகளை எடுத்திருக்கிறோம். காலம் செல்லச் செல்ல அனுபவம் மிக்க உறுப்பினர்கள் தங்கள் மேலான யோசனைகளைச் சொல்வார்களானால் இந்த அரசு அதையும் தீவிரமாகப் பரிசீலனை செய்யும்.

திரு. இரா. தாமரைக்கனி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அந்தத் தொழிற்சாலைகளில் உள்ள முதலாளிகள் குழந்தைகளை அனுப்ப வேண்டும் என்று கேட்பதில்லை. ஆனால்

அங்கே உள்ள ஏழை எளிய மக்கள் அந்தக் குழந்தைகளை அனுப்புகிறார்கள். பெண் குழந்தைகளாக இருந்தால் அவர்கள் சம்பாதித்துக் கல்யாணம் முடித்துக் கொள்கிறார்கள். அந்தக் குழந்தைகள் போக விரும்பாவிட்டால் அந்தக் குடும்பங்களைக் காப்பாற்றுவதற்கு வேறு தொழில் ஏற்படுத்த அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கெனவே இதைப்பற்றிச் சொன்னேன்—தொழிலாளர்களுடைய குழந்தைகள் வேலைக்குப் போகாமல் இருக்க வேண்டும் என்று சொன்னால் அவர்களுடைய பெற்றோர்களுடைய ஈட்டுத் தொகையை சம்பாதிக்கும் திறனை அதிகமாக்க வேண்டும். அதை இந்த அரசு பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறது. அந்த குறைந்த வருவாயை மாற்றுகிறோம் என்று சொன்னால் அவர்களுடைய வருவாயை உயர்த்துவது என்றுதான் பொருள். இது ஒரு முக்கியமான பிரச்னை. அதில் ஒரு ஸ்டெப் எடுத்திருக்கிறோம். போகப் போக நீங்களும் ஸ்டெப் எடுத்து வந்தால், அதிலே உள்ள குறைகளை எடுத்துச் சொன்னால் அவைகளை முறைப்படி களைய இந்த அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும்.

திரு. சோ. அழகர்சாமி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தீப்பெட்டித் தொழிற்சாலைகளில் உள்ள குழந்தைகளைப் பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொன்னார்கள். அந்தக் குழந்தைகளுடைய பெற்றோர்களின் வருவாயை அதிகப்படுத்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படுவதாகச் சொன்னார்கள். அப்படி இந்த நாடு செய்ய முடியாது. ஒரு சோஷலிஸ நாட்டில் அப்படி கொடுக்க முடியாது. அந்தச் சின்ன குழந்தைகள் வேலைக்குச் சென்றால் ரூ. 1, ரூ. 2 வருமானம் கிடைக்கும். அத்தனை பேருக்கும் வேலை கொடுக்க முடியாது. இருந்தாலும் இப்போது வேலைக்குப் போகிற குழந்தைகள் பற்றி சரியாக ஒரு ரிஜெஸ்டர் வைக்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அப்படி வைத்துக்கொண்டால் இப்படி தீ விபத்து அல்லது வேறு ஏதாவது கஷ்டம் வந்தால், அவர்களுக்கு நிவாரணம் கிடைப்பதற்கு வசதியாக இருக்கும், சமீபத்தில் சிவகாசியில் விபத்து ஏற்பட்ட போது, ஒரு குடும்பத்தில் மூன்று பேர்கள் இறந்துவிட்டால் ஒருவருக்கு மட்டும் நிவாரணம் கொடுக்கப்பட்டது. ஆனால் முதல் அமைச்சர் அவர்கள் ஒவ்வொருவருக்கும் ரூ. 5,000 கொடுப்பதாகச் சொன்னார்கள். அந்தத் தொழிற்சாலை முதலாளிகள் அந்தத் தொகையைக் கொடுத்துவிட்டார்கள். அரசு அந்தப் பணத்தைக் கொடுக்கவில்லை. அந்தப் பாக்கிகள் எல்லாம் கொடுப்பதற்கு இந்த அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா?

[1979 ஏப்ரல் 16]

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சில புள்ளிவிவரங்களை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்டதால் நான் அவைகளைத் தருகிறேன். 1948-ம் ஆண்டு தொழிற்சாலை சட்டத்தில் 67-வது பிரிவில் இந்தக் குழந்தைகள் வேலைக்கு வைப்பது தடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. 1535 தொழிற்சாலைகளில் 235 தான் அந்தத் தொழிற்சாலை சட்டத்திற்குக் கீழ் வருகிறது. அதிலே வேலை செய்யக்கூடிய சிறார்கள் 668 பேர்கள். அதைக் குறைத்து, 'Earn while you learn' என்ற வகையில் ஒரு பெரிய திட்டத்தைப் போட்டிருக்கிறோம். அடுத்து இழப்பீட்டைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். அதுபற்றி தனிக் கேள்வி போட்டால் விவரமாகப் பதில் தருகிறேன்.

திரு. ரா. கிருஷ்ணன்: தலைவர் அவர்களே, ஏற்கெனவே இந்த சைல்டு லேபர் பற்றி ஒரு கமிட்டி போடப்பட்டு, அதனுடைய ரிப்போர்ட் அரசாங்கத்திற்குச் சமர்ப்பிக்கப்பட்டு அது ஒரு ஊறுகாய் பானையில் போடப்பட்டிருக்கிறது என்று பத்திரிகையில் செய்தி வந்திருக்கிறது. ஆக, அந்த ரிப்போர்ட்டை இந்த அவையில் வைக்கப்படுமா? இப்போது அந்தக் குழந்தைகள் சம்பாதிக்க வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இருக்கிற காரணத்தால்—நான் மேற்கு வங்க அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் பேசுகிறபோது தாழ்த்தப்பட்டச் சமுதாயத்தைச் சேர்ந்த குழந்தைகள் பள்ளிக்குச் சென்றால் அந்தக் குடும்பத்திற்கு ரூ. 22 கொடுப்பதாகச் சொன்னார்கள். அப்படிப்பட்ட ஒரு ஏற்பாட்டை செய்வதற்கு இந்த அரசு முன்வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

(முற்பகல் 9-50)

மாண்புமிகு திரு. எஸ். இராகவானந்தம்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அர்பான் சிங் தலைமையில் நியமிக்கப்பட்ட குழுவின் அறிக்கை ஒன்று அரசுக்கு வந்திருக்கிறது. அந்த அறிக்கையை சட்டமன்றத்தில் வைக்க வேண்டும்? அதைப்பற்றி இங்கு சொல்லலாமா என்பதைப்பற்றி ஆராய்ந்து முடிவு எடுத்த பின்னால் இதைப்பற்றி சொல்ல முடியும். நானும் மேற்கு வங்காள தொழிலாளர் நல அமைச்சர் அவர்களோடு நிரம்ப பேசியிருக்கிறேன். நாங்கள் இரண்டு பேர் ஒன்றாக சேர்ந்திருந்து நேற்று கூட 'பிரேக் ஃபாஸ்ட்' சாப்பிட்டோம். நாங்கள் பேசிக் கொண்டிருந்தபோது ஒரு சாலஞ்ச் கூட எடுத்திருக்கிறோம். தொழிலாளர்களுக்கு அதிக நன்மைகளை செய்திருப்பது தமிழ்நாடா அல்லது மேற்கு வங்காளமா என்று.. We will take a challenge. I only threw the challenge. இப்படி இரண்டு பேரும் சாலஞ்ச்சாக சொல்லியிருக்கிறோம். தொழிலாளர்களுக்கு எந்த அரசு அதிகமாக நன்மைகளை செய்திருக்கிறோம் என்பதைப்பற்றி போட்டியிட்டிருக்கிறோம். தமிழகம் தான் இதில் நிச்சயமாக வெல்லும், புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆதரவின் காரணமாக.

Permission for doctors going abroad.

* Q. No. 711—Thiru S. M. VASAN: Will the Hon. the Minister for Health be pleased to state—

(a) whether new rules have been framed for the doctors in service seeking permission to go abroad;

(b) if so, the details thereon;

(c) The number of applications seeking permission to go abroad now pending with the Government; and

(d) The number of applicants among them who satisfy the new rules?

மாண்புமிகு திரு. திருச்சி ஆர். சௌந்திரராஜன்: (அ) ஆம்.

இக்கேள்வி சம்பந்தமான விபரங்கள் அடங்கிய அறிக்கை * ஒன்று அவையின் முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. ரா. மார்க்கபந்து: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, வெளிநாடுகளில் சென்று மருத்துவத் தொழில் புரிவதற்காக, பலர் மனு செய்கிறார்கள். அதற்கு அரசாங்கமும் அனுமதி அளிக்கிறது. அதை விடுத்து, அரசாங்கமே ஒரு எம்ப்ளாய்மென்ட் பீரோ என்பதை அமைத்து எந்தெந்த நாடுகளுக்கு மருத்துவர்கள் தேவை என்பதை அறிந்து, அதற்கான அறிவிப்பு வந்தால். அதற்குத் தகுந்தபடி அரசாங்கமே மருத்துவர்களை—டாக்டர்களை செலக்ட் பண்ணி அனுப்புவதற்கு அரசாங்கமே முயற்சி எடுக்குமா?

மாண்புமிகு திரு. திருச்சி ஆர். சௌந்தரராஜன்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மருத்துவத் துறையில் பயிலுகின்றவர்கள், அவர்களுடைய ஆற்றல் நம்முடைய நாட்டிலுள்ள மக்களுக்கு கிடைக்க வேண்டும் என்பதில் அரசு மிகவும் அக்கறை கொண்டிருக்கிறது. அதோடு மட்டுமல்லாமல், மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிற இந்தக் கருத்தையும் அரசு பரிசீலிக்கும்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன்: ஸார், மருத்துவப் பணிகளில் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கக்கூடிய மருத்துவ அதிகாரிகள் மேல்படிப்புக்காக வெளிநாடுகளுக்கு போகக்கூடிய நேரத்தில் இப்படிப்பட்ட விதிகள் வைக்கப்பட்டுள்ளது. இங்கே தரப்பட்டிருக்கின்ற அறிக்கையின்படி. மேலும் மருத்துவத்துறையில் பணியாற்றாதவர்கள் சுமார் 4000 பேர்கள் சும்மா இருப்பதாக

[*741-742-ம் பக்கங்களில் இணைப்பு II ஆக அச்சிடப் பெற்றுள்ளது]

1979 ஏப்ரல் 16]

சொல்லப்படுகிறது. அது போன்றவர்கள் வெளிநாடுகளுக்குச் செல்லுகிறார்கள் என்று சொன்னால், அதற்கும் இந்த விதி முறைகள் உண்டா, இல்லையா, அல்லது அவர்களுக்கு வேறு எந்த விதிகள் விதிக்கப்பட்டுள்ளது ?

மாண்புமிகு திரு. திருச்சி ஆர். சௌந்திரராஜன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கிருந்து வெளிநாடுகளுக்கு போகின்ற பணியிலிருக்கின்ற மருத்துவர்களுக்கு பல்வேறு விதமான விதிமுறைகளை வைத்திருக்கிறோம். பணியில் இல்லாதவர்கள் வெளிநாடுகளுக்கு மேல்படிப்புக்குச் செல்ல வேண்டுமென்றால், அப்படி செல்லுகின்றவர்கள், எந்த நாடுகளுக்கு செல்லுகின்றார்கள், எவ்வளவு நாட்களுக்குச் செல்லுகின்றார்கள். பயிற்சி முடிந்து இங்கு வந்த பின்னால் எவ்வளவு காலம் இங்கே வந்து பணியாற்ற வேண்டும் என்கின்ற சில விதிமுறைகளும் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. வெளிநாடுகளுக்குச் செல்லுகின்றவர்கள் அங்கேயே தங்கி விடாமல் மீண்டும் இங்கு வந்து பணியாற்ற வேண்டும் என்பதற்காக அவர்களிடமிருந்து ஷூரிட்டி என்ற அளவில் 50 ஆயிரம் ரூபாய் ஷூரிட்டியை இந்த அரசு பெற்று வருகிறது.

சென்னை பொது மருத்துவமனை இருதய சிகிச்சைப் பிரிவு.

* வினா எண். 712—திரு. எஸ். ஜே. இராமசாமி : மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா :

(அ) இந்த ஆண்டு (1978) அக்டோபர் மாதத்தில் சென்னை பொது மருத்துவமனையில் இருதய சிகிச்சைப் பிரிவில் நூதனக் கருவிகளைக் கொண்ட சிகிச்சைப் பிரிவு ஆரம்பிக்கப் பட்டுள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அதற்குண்டான செலவு எவ்வளவு ?

(இ) இது போன்ற பிரிவுகளை மதுரை, கோவை, செங்கல் பட்டு ஆகிய நகரங்களில் உள்ள மருத்துவக் கல்லூரிகளிலும் விரிவுபடுத்த உத்தேசமுண்டா ?

மாண்புமிகு திரு. திருச்சி ஆர். சௌந்திரராஜன் : (அ) ஆம்,

(ஆ) சுமார் ரூ. 5,77,973/- ஆகும். (ரூபாய் ஐந்து இலட்சத்து எழுபத்து ஏழாயிரத்து தொள்ளாயிரத்து எழுபத்து மூன்று மட்டும்).

(இ) மதுரையில் இருதய சிகிச்சைப் பிரிவு ஆரம்பிக்கப்பட வேண்டிய மருத்துவக் கல்வி இயக்குநரிடமிருந்து தகுந்த செயற் குறிப்புகள் கோரப்பட்டுள்ளன. இது போன்ற பிரிவுகளை கோவை, செங்கல்பட்டு ஆகிய நகரங்களில் உள்ள மருத்துவக் கல்லூரிகளில் விரிவுபடுத்தும் எந்த செயற்குறிப்பும் அரசின் பரிசீலனையில் தற்சமயம் இல்லை.

திரு. கே. கந்தசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மதுரை, செங்கற்பட்டு போன்ற இடங்களில் உள்ள மருத்துவக் கல்லூரிகளில் உள்ள மருத்துவ மனைகளில் இருதய சிகிச்சைப் பிரிவில் நூதனக் கருவிகளைக் கொண்ட சிகிச்சைப் பிரிவு ஆரம்பிக்க செயற்குறிப்புகள் கோரப்பட்டுள்ளதாக அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவித்தார். அதிகமாக அடிக்கடி இந்நோய் தாக்கப்படுவதின் காரணத்தினால் எவ்வளவு காலத்தில் இதைச் செயல்படுத்த அரசு உத்தேசித்துள்ளது? அதற்கு எவ்வளவு காலக் கட்டம் ஆகும் என்று அமைச்சர் அவர்கள் தெரிவிப்பாரா?

மாண்புமிகு திரு. திருச்சி ஆர். சௌந்திரராஜன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே தற்பொழுது இருதய நோயால் பாதிக்கப்படுகிறவர்களுக்கு உடனடியாகச் சிகிச்சை அளிக்க வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது. அதில் மிகவும் முன்னேற்ற மான சில கருவிகள் விலை உயர்ந்தவையாக உள்ளன. அவைகள் இப்பொழுது சென்னையில் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கான கருவிகள் மதுரையில் வைக்கப்படுவதற்கு செயற்குறிப்புகள் அனுப்பப்பட்டுள்ளன. ஏனைய மருத்துவமனைகளில் இது போன்ற இயந்திரங்கள் வைக்க செலவு அதிகமாக ஆகின்ற காரணத்தினால், இது அரசின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

திரு. இ. தமிழரசன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த இருதய நோய்ப்பிரிவு ஏற்படுத்தப்பட்ட பிறகு சென்னையில் இருக்கிற மருத்துவ மனையில் எத்தனை பேர்கள் சிகிச்சைப் பெறுகிறார்கள்? அதுபோன்று நடமாடும் இருதயநோய் சிகிச்சைப் பிரிவு சென்னையில்? இருக்கிறது. அதை மற்ற இடங் களிலும் விரிவுபடுத்தி, எல்லா கிராமங்களிலும் உள்ள மக்க ளுக்கும், திடீர் என்று இந்த நோயினால் தாக்கப்படுகின்ற அனைவருக்கும் இந்த சிகிச்சையை அளிக்க அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா என்று கேட்க விரும்புகிறேன்?

மாண்புமிகு திரு. திருச்சி ஆர். சௌந்திரராஜன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, முதலில் எவ்வளவு பேர்கள் சிகிச்சைப் பெறுகிறார்கள் என்று கேட்ட கேள்விக்கு, ஒரு தனி மருத்துவ மனையைப் பொறுத்த வரையில் இருக்கிறது, ஆகவே இதை தனிக் கேள்வியாகப் போட்டால், பதிலை சேகரித்துக்

1979 ஏப்ரல் 16]

கொடுக்க சுலபமாக இருக்கும். அடுத்து, நடமாடும் இதய சிகிச்சைப் பிரிவு ஏனைய இடங்களில் விரிவுபடுத்தப்பட வேண்டும் என்று கேட்டார். நல்ல யோசனைதான். ஆனால், அத்தகைய நடமாடும் மருத்துவ மனைகளில், இருதய சிகிச்சைப் பிரிவை ஒவ்வொரு இடத்திலும் உருவாக்க வேண்டும் என்றால் அதற்கு ஏற்படுகிற பணச் செலவு மிக அதிகமாக இருக்கும். ஆனாலும் தமிழகத்தில், முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள், எல்லா மாவட்டங்களிலும் உள்ள மக்களுக்கு இந்தப் பயன்கள் கிடைக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்தில், இதை படிப் படியாக நிறைவேற்ற வேண்டும் என்ற எண்ணத்தில் இந்த அரசு பரிசீலனை செய்து கொண்டிருக்கிறது என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. ரா. மார்க்கபந்து : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த இருதய சிகிச்சைப் பிரிவு என்பது ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் இப்பொழுது இயங்கி வருகிறதா ? குறிப்பாக வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் அரசு மருத்துவ மனையில் இது போன்ற சிகிச்சைப் பிரிவு—கிரிஸ்டியன் மெடிகல் காலேஜ் ஆஸ்பத்திரியில்தான் அந்த பிரிவுகள் இருக்கின்றன. இந்த சிகிச்சைப் பெற வேண்டுமென்றால் 20,000 ரூபாய் வரைக்கும் செலவிட வேண்டிய நிலையில் இருப்பதனால் இந்த நோய் தாக்கப்பட்டால், ஏழை எளியவர்கள், அந்தப் பலனை அடைய முடியாது, சிகிச்சைப் பெற முடியாத அளவிலே பாதிக்கப்பட்டு இறந்து விடுகின்றனர். அவர்களைக் காப்பாற்றுவதற்காக அரசு என்ன நடவடிக்கை எடுத்து இருக்கிறது என்று அறிய விரும்பு கிறேன். அதேபோன்று தனியார் மருத்துவ மனையில் அதிக மாகப் பில் போடுகிறார்கள், அதைக் குறைக்க அரசாங்கம் ஏதாவது முடிவு எடுக்குமா அல்லது அதில் ஒரு பகுதியை அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொள்ள முன் வருமா என்று அறிய விரும்பு கிறேன் ?

மாண்புமிகு திரு. திருச்சி ஆர். சௌந்திரராஜன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்டிருக்கின்ற கேள்வி ஓபன் ஹார்ட் சர்ஜரி என்று சொல்லப் படுகிற திறந்த இருதய சிகிச்சை என்று எண்ணுகிறேன். தற்பொழுது இதுபோல் திறந்த இருதய சிகிச்சை நடைபெறு கிறது. அந்த இருதய சிகிச்சையை ஏழை எளியவர்களுக்கு இலவசமாகத்தான் செய்யப்படுகிறது மாவட்டங்களிலே இது போன்ற நிலையங்கள் உருவாக்கப்படுமா என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்டிருக்கிறார்கள். அப்படி திறந்த இருதய அறுவை சிகிச்சைப் பிரிவை முதலில் மருத்துவக் கல்லூரி களில் இணைந்துள்ள மருத்துவ மனைகளில் அமைத்துவிட்டு, பின்னால் மாவட்டங்களில் விரிவுபடுத்துவதற்கு அரசு பரிசீலிக்கும். அடுத்து, தனியார் மருத்துவ மனைகளில் போடப்

படுகின்ற கட்டணங்கள்—சாதாரணமாக ஆபரேஷன் என்று சொல்லப்படுகிற அறுவை சிகிச்சைக்கு போடப்படுகிற கட்டணம் எந்த அளவுக்கு அதிகமாகப் போடுகிறார்கள், அதைக் குறைப்பதற்கு அரசு நடவடிக்கை எடுக்குமா அல்லது அதில் ஒரு பகுதியை ஏற்றுக் கொள்ளுமா என்று கேட்டார்கள். அதில் ஒரு பகுதியை ஏற்றுக் கொள்வதற்கான எந்தவிதமான பரிசீலனையும் அரசினுடைய கவனத்தில் இல்லை. அவர்களை குறைக்கச் சொல்ல நம்மால் முடியுமா, அதற்குச் சட்டத்தில் இடம் இருக்கிறதா என்று பரிசீலனை செய்து அரசு முடிவு எடுக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. சேலம் மு. ஆறுமுகம் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இருதய நோய் தடுப்புப் பிரிவு போன்ற மிக முக்கியமான பணிகளில், நரம்பு சிகிச்சை, இருதய சிகிச்சை போன்ற பிரிவுகளை மாவட்டங்கள் தோறும் ஏற்படுத்த அரசு பரிசீலித்து வருகிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன் ?

மாண்புமிகு திரு. திருச்சி ஆர். சௌந்திரராஜன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, தற்பொழுது உடனடியாக இது போன்ற, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப் போன்ற பல்வேறு விபத்துக்களால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு சிகிச்சை உடனடியாக செய்வதற்கு இண்டன்ஸிவ் மெடிகல் கேர் என்ற பிரிவு ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் செயல்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறது. தனிப்பட்ட முறையில் சிறப்புச் சிகிச்சை தேவை என்று நிலை வந்தால் அருகே இருக்கிற மருத்துவ மனையில் இயங்கிவருகிற இப்பிரிவை உபயோகப்படுத்திக் கொள்ளலாம் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-00)

திரு. கு. ரமணி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, கோவை மருத்துவக் கல்லூரியிலே உள்ள மருத்துவ மனை மாணவர்கள் படிக்கின்ற கல்லூரியாக இருப்பதால், அங்கே இப்படிப்பட்ட இருதய சிகிச்சைக்கான உயர்ந்த நிலையில் இருக்கக்கூடிய படிப்பினைக் கற்றுக்கொள்ளக்கூடிய வகையில் அரசு உடனடியாக அங்கே இத்தகைய விசேஷப் பிரிவை அமைப்பதற்கான நடவடிக்கை எடுக்க முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன் ?

மாண்புமிகு திரு. திருச்சி ஆர். சௌந்திரராஜன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, சென்னை நகரத்திலே அமுலில் இருக்கின்ற எல்லாவிதமான சிறப்புப் பகுதிகளும், தமிழகத்திலுள்ள அனைத்து மாவட்டங்களிலே இருக்கக்கூடிய மருத்துவக் கல்லூரிகளிலும் பரப்பப்பட்டு, அதனாலே கிராமப்புற மக்கள் பயனடைய வேண்டுமென்பது இந்த அரசினுடைய முக்கிய குறிக்கோளாகும். எனவே, ஒவ்வொரு கல்லூரிக்கும் ஒவ்வொரு சிறப்புப் பகுதியாக இந்த ஆண்டு முதல் வழங்குவதற்கு இந்த அரசு நடவடிக்கை மேற்கொண்டிருக்கிறது.

1979 ஏப்ரல் 16]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: வினாக்கள் 713, 714 ஆகிய இரண்டும் மாண்புமிகு கைத்தறி பஞ்சாலைகள் துறை அமைச்சர் அவர்களின் வேண்டுகோளுக்கிணங்க, தள்ளி வைக்கப் படுகின்றன. வினாக்கள் விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு: ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில்(*)உடுக்குறியிடப்பெற்றிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப் பெற்றது என்பதைக் குறிக்கும்.]

2. தகவல் கோரல்

(அ) உறுப்பினர்கள் கொடுத்துள்ள அறிவிப்புகளை எடுத்துக் கொள்வது குறித்து

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அடுத்து 41-வது விதியின் கீழ்....

திரு. கூத்தகுடி ச. சண்முகம்: துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் ஏற்கனவே இரண்டு ஒத்தி வைப்புத் தீர்மானங்கள் கொடுத்திருக்கிறேன். அந்த நிகழ்ச்சிக்குள் நான் போக விரும்பவில்லை. துப்பாக்கிச் சூட்டிற்குப் பிறகு அவர்கள் சாட்சியம் சொல்லக் கூடாத முறையில் இடைஞ்சல் செய்யும் வகையிலே, மருத்துவ மனையிலேயே அவர்கள் கைது செய்யப்பட்டு, பிறகு அவர்கள் சிறையிலே அடைக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். எனவே இதைப் பற்றியெல்லாம்.....

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: ஆய்விலே இருக்கிறது. என் அறையிலே வந்து கேளுங்கள்.

திரு. எச். ஜி. ஆறுமுகம்: நானும் ஒரு தீர்மானம் கொடுத்திருக்கிறேன். அதுவும் இதுவரை எடுத்துக் கொள்ளப் படவில்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: தாங்கள் கொடுத்திருப்பது கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானம். 41-வது விதியின் கீழ்.....

திரு. மு. அம்பிகாபதி: ஒரு முக்கியமான விஷயம். தமிழ்நாடு சுற்றுலா வாரியத்தின் ஊழியர்கள் கைது செய்யப் பட்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் வீடுகளை காலி செய்யும் படி.......

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: கொடுத்திருக்கிறீர்கள். அதுவும் ஆய்விலே இருக்கிறது. உட்காருங்கள். 41-வது விதியின் கீழ்......

திரு. ரா. மார்க்கபந்து: தினமும் ஆசிரியர்கள் கைது செய்யப்படுகிறார்கள். அதைப்பற்றி ஒரு தீர்மானம் கொடுத்து, 7, 8 நாட்கள் ஆகிவிட்டன. இன்னும் எடுத்துக் கொள்ளப் படவில்லை என்றால், என்ன அர்த்தம்?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அதுவும் ஆய்வில் இருக்கிறது. அமருங்கள்.

திரு. கூத்தகுடி ச. சண்முகம்; தயவுசெய்து நாங்கள் சொல்வதைச் சற்று கேளுங்கள். அங்கே பஸ்கூட போவதில்லை. விவசாயிகள் பிரச்னையிலே இப்படி காலங் கடத்துவது சரியா? எனவே தயவு செய்து இதை உடனே எடுத்துக் கொள்ளுங்கள். பதிலே கிடையாது என்றால் என்ன?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்; ஆய்விலே இருக்கின்றது. என் அறையிலே வந்து கேளுங்கள். இதற்குப் பதில் சொல்கிறேன். 41-வது விதியின் கீழ் அவசர பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினைக் குறித்து வருவாய்த் துறை அமைச்சரின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவார். திரு. எம். ஏ. லத்தீப்......(குறுக்கீடு) தயவுசெய்து உட்காருங்கள். நான் ஏற்கனவே பதில் சொல்லி விட்டேன், விதி 42-ன் கீழ் ஒரு பிரச்னையைக் கொடுத்துவிட்டு, இடையிடையே இப்படி எழுந்தால், நான் அடுத்த பிரச்னைக்கு எப்படிப் போவது? தயவுசெய்து உட்காருங்கள்.

திரு. கூத்தகுடி ச. சண்முகம்: தயவுசெய்து மரபைக் காப்பாற்றுங்கள். திரும்பத் திரும்ப ஆய்விலே இருக்கின்றது என்றும் அறையிலே வந்து கேளுங்கள் என்றும் சொல்வதில் பிரயோஜனமில்லை. அவையிலே வந்து கேட்கும்போது. இன்றைக்கு அல்லது மறுநாளைக்கு எடுதது்க் கொள்ளப்படும் என்று சொல்லுங்கள். அதிலே எங்களுக்கு ஆட்சேபணை இல்லை.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இதைத் தான் நான் முதலிலேயே சொல்லிவிட்டேன். அறையிலே வந்து கேளுங்கள். திரு. எம். ஏ. லத்தீப்.

3. கவன ஈர்ப்பு

வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட வாணியம்பாடி மக்களுக்கு மாற்று மனைகள் ஒதுக்குவது குறித்து.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, வாணியம்பாடியில் சமீபத்தில் ஏற்பட்ட வெள்ளச் சேதத்தால் வீடுகளை இழந்த பல்லாயிரக்கணக்கான மக்களுக்கு மாற்று வீட்டு மனைகள் ஒதுக்காததால் அவர்களிடையே ஏற்பட்டுள்ள பதட்ட நிலை குறித்து, அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நிகழ்வினை மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்.

திரு. பி. முசிறிப்புத்தன் (அமைச்சரின் பேரவை செயலர்) : 26-9-78-ந் தேதி வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலுள்ள வாணியம்பாடி வட்டத்தில் அதிகாலை 3 மணியிலிருந்து 5 மணி வரை, பாலாற்றில் திடீர் வெள்ளம் ஏற்பட்டதன் விளைவாக, வாணியம்பாடி நகரில் பாதிக்கப்பட்ட 1,365 குடும்பங்களில் 323 குடும்பங்கள் ஆதி திராவிட வகுப்பைச் சேர்ந்தவை. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் கூட்டிய அனைத்துக் கட்சிக் குழு பாலாற்றங்கரையில் மறுபடியும் குடிசைகள் கட்ட அனுமதிக்கக் கூடாது என்று ஒருமனதாக எடுத்த முடிவுக்கேற்ப, பாதிக்கப் பட்டவர்களுக்குத் தற்காலிகமாக வாணியம்பாடி நகர எல்லைக் கருகிலுள்ள ஆம்பூர்பேட்டையிலுள்ள புஞ்சை தரிசு நிலத்தில் (சர்வே எண். 35/1) குடியேற்றம் நடந்துவிட்டதாகவும், குடியிருப்பில் 17 தெரு விளக்குகள், 4 குடிதண்ணீர்க் குழாய்கள் போன்ற வசதிகள் நகராட்சியினால் செய்யப்பட்டுள்ளன எனவும் மேலும் அதிகக் குடிதண்ணீர்க் குழாய்களும், தெரு விளக்கு களும் போடுவதற்கு முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன எனவும், வடஆற்காடு மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தெரிவித் துள்ளார்.

பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு ஒவ்வொருவருக்கும் 3 செண்ட் வீட்டு மனை வீடு கட்டிக்கொள்ள விதிகளுக்கிணங்க வழங்கு மாறு 5-10-1978 அன்று மாவட்ட ஆட்சியருக்கு அரசு ஆணையிட் டுள்ளது. 92 ஆதி திராவிட வகுப்பைச் சேர்ந்த பாதிக்கப்பட்ட குடும்பங்களுக்கு அரிசன நலத் துறையால் வாணியம்பாடி நகர எல்லைக்குள் வீட்டு மனைகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. மீதமுள்ள 231 ஆதி திராவிட குடும்பங்களுக்கும், மற்ற வகுப்பைச் சார்ந்த 1,042 குடும்பங்களுக்கும் வீட்டு மனை வழங்குவதற்கு ஆம்பூர்பேட்டை கிராமத்திலும், வளையம் பட்டு கிராமத்திலும் 54,96 ஏக்கர் நிலம் தேர்ந்தெடுக்கப் பட்டுள்ளது. இந்நிலத்தில் 15.56 ஏக்கர் புறம்போக்கு

நிலம், 39.40 ஏக்கர் பட்டா நிலம். பட்டா நிலத்தை. நில எடுப்புச் சட்டத்தின் கீழ் எடுப்பதற்கு, மாவட்ட ஆட்சியர் நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறார். அங்கு சகஜ நிலை நிலவுவதாக அறியப்படுகிறது.....

திரு. எம். ஏ. லத்தீப்: துணைத் தலைவர் அவர்களே, அங்கே பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்குத் தரிசு நிலங்கள் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது என்று சொல்கிறார்கள். இது உண்மைக்கு எவ்வளவு மாறானது என்று இந்த மன்றத்தில் அந்தப் பகுதிக்கு அக்கம்பக்கத்திலே உள்ள தொகுதி உறுப்பினர்கள் நன்றாக அறிவார்கள். தயவுசெய்து இப்பேர்ப்பட்ட உண்மைக்கு மாறான தகவல்களைத் தந்தால் அந்த கலெக்டர்மீது நாங்கள் இங்கே உரிமைப் பிரச்சினை கொண்டுவருவதற்கான அவசியம் ஏற்பட்டுவிடும். பொட்டல் நிலம்கூட இல்லை, மலைப் பகுதியில் வெறும் பாறை நிறைந்த பகுதியில் அவர்கள் இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள், ஏதோ 8, 10 நாட்களுக்கு இருக்க வேண்டுமென்று சொல்லி இன்றைக்கு அங்கே அவர்களுக்கு நிரந்தரமாக இடம் கொடுத்துவிட்டோம் என்று சொல்லி இவர்கள் நினைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள், அவர்கள் இன்றைக்கு மிகவும் பாதிக்கப்பட்ட நிலையில் இருக்கிறார்கள், அவர்கள் அதற்காகப் போராடிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த நிலையில் அரசு தனியாக விசாரித்து நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும், ஏதோ தரிசு நிலம் கொடுத்திருக்கிறார்கள் என்று சொல்வது சரியல்ல, உடனடியாக அவர்களுக்கு நிலம் கொடுக்க அரசு முன்வருமா ?

திரு. பி. முசிறிப்புத்தன் (அமைச்சரின் பேரவை செயலர்) : திரு. லத்தீப் அவர்கள் ஏற்கெனவே 11-4-79 அன்று இந்தச் சபையில் பேசுகின்றபோது பெரிய சலனங்கள் எதுவும் இல்லை என்று குறிப்பிட்டார்கள். தொடர்ந்து அவர் ஆற்றிய உரையின்போது மேற்கொண்டு சில தகவல்களைத் தந்திருக்கிறார்கள். பாலாற்றில் வெள்ளம் ஏற்பட்டு அதற்குரிய நிவாரண நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டதையெல்லாம் சொன்னார்கள். திரு. லத்தீப் அவர்களும் மாண்புமிகு வருவாய்த் துறை அமைச்சர் எஸ். டி. எஸ். அவர்களும் நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் இராஜா முகமது அவர்களும் அந்தப் பகுதிக்குச் சென்றார்கள். மொத்தம் 54.96 ஏக்கரா நிலம் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளது. அதில் 15.56 ஏக்கர் அரசு நிலம், மீதி 39.40 ஏக்கர் நிலம் பட்டா நிலம். பட்டாநிலத்தை நில எடுப்புச் சட்டத்தின் கீழ் எடுக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுகிறது. அந்தப் பகுதியில் 17 தெரு விளக்குகள், 4 குடிதண்ணீர்க் குழாய்கள் போன்ற வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதுபோன்ற விவரங்களை மாண்புமிகு உறுப்பினர்

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. பி. முசிறிப்புத்தன்]

லத்தீப் அவர்கள் அறிவார்கள். இருந்தாலும் சில தகவல்கள் தவறாக அரசுக்கு தரப்பட்டிருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டார்கள். எந்த வகையில் தவறு என்று அவர்கள் குறிப்பிட்டால் அரசு உரியவர்கள் மீது தக்க நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : தவறு நடந்திருப்பது ஒன்றுதான். அவர்களுக்கு வேண்டிய பட்டா மனைகள் கொடுக்கப்படவில்லை. அவர்கள் இன்றைக்குத் தெருவிலே நின்றுகொண்டிருக்கிறார்கள் பாறைகள், குன்றின் மேல் உள்ள பகுதிகளில் அவர்கள் நிற்கிறார்கள், வீட்டு மனைகள் கொடுக்கப்படவில்லை. அது தான் அடிப்படை தவறு, அது கொடுக்கப்படவில்லை. அதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா என்பதைத்தான் அறிய விரும்பு கிறேன்.

(முற்பகல் 10-10)

திரு. பி. முசிறிப்புத்தன் (அமைச்சரின் பேரவை செயலர்) : மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் அந்தக் குடியிருப்பு ஏற்ற இடத்தில் இல்லை என்று சொல்கிறார்கள் அதற்குரிய முறையிலே அவர்கள் குறிப்பு தந்தால் உடனடியாக அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

4. அறிக்கை அளித்தல்

பொதுக் கணக்குக் குழுவின் அறிக்கை

திரு. பா. க. சி. முத்துசாமி : துணைத் தலைவரவர்களே. 1973-74 ஆம் ஆண்டிற்கான தமிழக அரசின் கணக்குகள் மற்றும் இந்திய தணிக்கைத் துறைத் தலைவரின் சிவில் துறைகள் பற்றிய அறிக்கை இவற்றின் மீதான பொதுக் கணக்குக் குழுவின் அறிக்கையை (எட்டாவது அறிக்கை) தலைவர் சார்பாக அளிக்கிறேன்.

5. வரவு - செலவுத் திட்டம், 1979-80 வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி)

அ. கோரிக்கை எண் 9—மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள் தலைமையிடப் பணியாளர்கள்

ஆ. கோரிக்கை எண் 11—மாவட்ட நிர்வாகம்

திரு. யா. சை. மு. யூசுப் : மாண்புமிகு மன்றத்தின் துணைத் தலைவரவர்களே, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் ஆகிய மானியக் கோரிக்கைகளின் மீது பேசுவதற்கு

[திரு. யா. சை. மு. யூசுப்] [1979 ஏப்ரல் 16

வாய்ப்பளித்தமைக்காக என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். கடந்த காலத்திலே ஒவ்வொரு துறையும் அரசியல் ஆதாயங்களுக்காகவும், சுய இலாபத்திற்காகவும் பயன்படுத்தப்பட்டு வந்தவை. இன்றைய தினம் அரசியலுக்கு அப்பாற்பட்டு, ஆளுங்கட்சி, எதிர்க்கட்சி என்று சொல்ல முடியாத அளவிற்கு, நியாயமான முறையிலே பணிகளை ஆற்றும் வகையிலே அரசு ஊழியர்களும், அதிகாரிகளும் பயன்படுத்தி வருகிறார்கள் என்று சொல்லுகின்ற நேரத்தில் அதன் புகழும், பெருமையும் தமிழக முதல்வர் புரட்சித் தலைவர் அவர்களையே சாரும் என்பதை மகிழ்ச்சியோடு சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

இந்த நேரத்திலே நான் ஒரு விஷயத்தை இங்கே சுட்டிக் காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். தமிழகத்திலே நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிற இந்த ஆட்சியிலே மந்த நிலை இருக்கிறது. அரசு அதிகாரிகள் சரியாகப் பணியாற்றவில்லை. அப்படியே பணியாற்றினாலும் அமைச்சர்கள் தூங்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைப்போல மற்றக் கட்சியினர் அவ்வப்பொழுது குற்றச்சாட்டுகளை அள்ளி வீசிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். உதாரணத்திற்காக நான் ஒன்றை இந்த நேரத்தில் சொல்ல விரும்புகிறேன். நம்முடைய அரசு அச்சகத்தைச் சேர்ந்த பணியாளர் ஒருவர் தவறான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு, 24 மணி நேரத்தில் அந்தத் தவறு சுட்டிக் காட்டப்பட்டு, திருத்தப்பட்டதைப் பாராட்டுவதற்கு விருப்பம் இல்லாத நிலையில் எதிர்க்கட்சியில் உள்ளவர்கள் இருக்கிறார்கள். 24 மணி நேரத்தில் அவ்வளவு பெரிய அவசியமா என்று நினைக்காமல், துரித நடவடிக்கை எடுத்ததைப் பாராட்டுவதற்கு எதிர்க்கட்சிகள் தவறி விட்டன என்பதைப் பற்றிச் சிந்திக்கின்ற நேரத்தில் இன்றையதினம் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கும் ஒருசில எதிர்க்கட்சிகள் அரசின் மீது ஏதேனும் குற்றச்சாட்டுகளை அள்ளி வீசுகின்ற ஒரு நோக்கத்தோடு பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பதை நினைத்துப்பார்க்கும் நேரத்தில் தமிழகத்திற்கு உண்மையிலேயே இதுவொரு சோதனைக்காலம் என்பதைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

அதே சமயத்தில், தலைமையிடத்தில் உள்ள ஒருசில மாநில ஆட்சித் தலைவர்கள் மிகவும் பொறுப்பாக நடந்து கொண்டிருந்த போதிலும், இந்த ஆட்சித் தலைவர்களுக்கு உட்பட்ட ஒருசில துணை அதிகாரிகள் சரியாக நடந்து கொள்ளவில்லை என்று நண்பர் திரு. எஸ். ஆர். இராதா அவர்கள் சுட்டிக்காட்டியதைப்போல நான் சுட்டிக்காட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். குறிப்பாக, ஆளுங்கட்சியைச் சேர்ந்த சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் செல்லும் நேரத்தில் அவர்களுக்குரிய மரியாதையை வழங்குவதற்கு அவர்கள் முன்வரவில்லை என்பதைச் சிந்திக்கும் நேரத்தில் எவ்வளவு

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. யா. சை. மு. யூசுப்]

தூரத்திற்கு எதிர்க்கட்சியினர் மிகப்பெரிய வசதியைப் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இங்கே எடுத்துரைக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோல குறிப்பாக ஒருசில வாரியங்களைச் சேர்ந்தவர்கள் வாரியத்திற்கும் அரசுக்கும் எந்தவிதமான சம்பந்தமும் இல்லாததைப் போலவும், வாரியங்கள் அரசுக்கு அப்பாற்பட்டவை போலவும் தங்கள் உள்ளத்திலே எண்ணத்தை உருவாக்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். வாரியங்களைச் சேர்ந்த ஒருசில அதிகாரிகளைப் பார்க்க சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் செல்லுகின்ற நேரத்தில், அவர்கள் இந்த அரசுக்குச் சற்றும் சம்பந்தம் இல்லாததைப் போலப் பேசும் நேரத்தில் உள்ளபடியே மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள் ஆகிய நாங்களெல்லாம் எப்படிப் பணியாற்ற முடியும் என்பதை நான் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனவே, தயவு செய்து இதிலே சம்பந்தப்பட்ட அத்தனை அமைச்சர்களும், சம்பந்தப்பட்ட வாரிய அதிகாரிகளுக்கு உரிய அறிவுரையை வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள முன் வருகிறேன்.

அதேபோன்று அதிகாரிகள் தருகின்ற திட்டங்கள் எல்லாம் காலதாமதம் அடைந்து வருகின்றன. உதாரணத்திற்குச் சொல்வோமேயானால் சாலையமைப்பு போன்ற பற்பல பணிகளை நாம் இந்த ஆண்டு மேற்கொள்ள வேண்டுமென்றிருக்கிற நேரத்தில், அதற்குரிய திட்டங்கள் எல்லாம் ஜனவரி அல்லது பிப்ரவரி மாதத்தில் தரப்படுகிறது. எனவே, உரிய பணம், உரிய காலத்திலே. பயன்படுத்தப்படவேண்டுமென்ற காரணத்திற்காக, மார்ச் 31-ந் தேதிக்குள் வேலை முடிவடைய வேண்டுமென்பதற்காக அவசர அவசரமாக அதிகாரிகள் தருகின்ற திட்டத்தினால், உரிய நேரத்தில் நடத்துகின்ற நிலைக்கு அதிகாரிகள் உட்படுத்தப்படுகின்ற காரணத்தினால் பற்பல தவறுகள் ஏற்படுகின்ற காரணத்தினால் இந்நிலை வரக்கூடிய ஆண்டுகளிலே, என்னென்ன செய்ய வேண்டுமோ, (மணியடிக்கப் பெற்றது) அதை உடனடியாக ஒரு மாதத்திற்குள்ளாக திட்டங்கள் தீட்டித் தருவதற்கு அதிகாரிகள் முன்வரவேண்டும். அத்தகைய பணிகள் சரிவர நடைபெற வேண்டுமானால் ஆங்காங்கு ஒவ்வொரு அமைச்சருக்கும், சம்பந்தப்பட்ட துறைகளுக்கும் ஆலோசனை தருவதற்கு சட்டமன்ற மேலவை, பேரவை உறுப்பினர்கள் கொண்ட குழுவை ஆங்காங்கே அமைத்துத் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

காலங்குறைவாக இருக்கிற காரணத்தால், மிக மிகச் சுருக்கமாக ஒரு சில வார்த்தைகளைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களைப் பொறுத்தவரையில் எத்தனையோ மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் நல்லபடியாக

பணியாற்றினாலும், அவ்வப்பொழுது இங்கே சுட்டிக்காட்டு வதைப் போல், ஒருசில அதிகாரிகள் தங்களுடைய கடமை களைச் சரிவர செய்வதில்லை என்பதைச் சிந்திக்கும் நேரத்தில் இந்த அரசுக்கு மாசு கற்பிக்கும் நோக்கத்தில் நடக்கிறார்களோ என்று ஐயப்படுகிறேன். (மணியடிக்கப் பெற்றது.)

இறுதியாக, ஒன்றை மட்டும் சொல்லி, விடை பெறுகிறேன். இந்த அரசின் மேல் களங்கம் கற்பிக்க வேண்டுமென்ற ஒரே காரணத்திற்காக தமிழக அரசுக்கு உட்பட்ட 'டாக்கு மென்ட்ஸ்' என்று சொல்லப்படுகின்ற ஆவணங்கள் கடத்தப் படுகின்றன. எங்கள் மாவட்டத்திலிருந்து கூட, பற்பல ஆவணங்களை எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் எடுத்துக் காட்டியிருக்கிறார்கள். பத்திரமாக கோப்பில் இருக்க வேண்டிய ஆவணங்கள் எப்படி இங்கே கொண்டுவரப்பட்டு, காட்டப்படுகின்றன என்பது தெரியவில்லை. ஆகவே, இவை களைக் கண்காணிக்க அங்கங்கே குழுக்கள் அமைக்கவேண்டு மென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

இறுதியாக, இவ்வளவு தீவிரமாக பணியாற்றிக் கொண்டி டிருக்கிற அமைச்சர்களுக்கு இன்றையதினம் வழங்கப்படுகிற சம்பளம் மிகவும் குறைவு என்று நான் கருதுகிறேன். ஏறத்தாழ ரூ. 1,000 இந்தக் காலகட்டத்தில் எவ்வளவு குறைந்த தொகை என்பதை நீங்கள் உணர்கிறீர்கள். ஆகவே, தயவு செய்து தமிழகத்திலே இருக்கக்கூடிய நல்ல ஆட்சிக்கு போனஸ் வழங்குவதைப் போல், தமிழக அமைச்சர் களுக்குச் சம்பளத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதேபோன்று, இங்கே துணைத் தலைவராக இருக்கிற தங்களுக்கு தமிழக அரசு வழங்குகின்ற சம்பளம் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு வழங்குகின்ற சம்பளத்தை விடக் குறைவு என்று கருதுகிறேன். ஆகவே, தங்களுக் குரிய சம்பளத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்ற கோரிக்கையையும் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சார்பிலே இங்கே முன் வைக்க விரும்புகிறேன்.

அதேபோன்று, அங்கே இருக்கின்ற மிகச் சிறிய பணியாளர்களுக்கு, அங்கங்கே கிராமப் புறங்களிலே பணி ஆற்றிக்கொண்டு வருகிறவர்களுக்கு இந்த அரசு ஒருசில சலுகைகளை ஆரம்ப கட்டத்திலே செய்து வந்தது. அதைப் போல் இப்பொழுதும் செய்து வருகிறது, புரட்சித் தலைவர் அரசைப் பொறுத்தவரையிலும், அரசு ஊழியர்கள் நிச்சயமாக நல்ல வசதிகளையும், வளத்தையும் பெறுவார்கள் என்ற நம்பிக்கை எங்களுக்கெல்லாம் இருக்கிறது. அந்த நம்பிக்கை பொய்க்காத வகையில் வருகின்ற ஆண்டுகளில் புதிய சலுகை களை வழங்குவார்கள் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆனால் என்னுடைய ஒரே வேண்டுகோள் தயவுசெய்து

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. யா. சை. மு. யூசுப்]

தரப்படுகின்ற மானியங்கள், அந்தந்த ஊராட்சி மன்றங்களுக்கோ, நகராட்சி மன்றங்களுக்கோ உரிய காலத்தில் தரப்படுமானால், இந்த அரசு அதிகாரிகள் அதற்குரிய முறையில் நடவடிக்கைகளை எடுப்பார்களானால், காலதாமதமின்றி பணிகள் ஒழுங்காக நடக்கும். ஆரம்பகாலத்தில், கிராஷ் புரோகிராம் என்று சொல்லிக்கொண்டு, ஆயிரக்கணக்கான, இலட்சக்கணக்கான பணத்தினை மாதக் கடைசியில் வழங்கினர். ஜனவரி மாதக் கடைசியில் வழங்கப்பட்டுள்ளது. பிப்ரவரி மாதத்தில் 28 நாட்கள், மார்ச் 31ஆம் தேதிக்குள் முடிக்கப்படவேண்டுமென்று வழங்கப்பட்டது. எப்படி முடிப்பார்கள்?

[முற்பகல் 10-20]

அவசர அவசரமாக திட்டங்கள் வழங்கப்படுகின்றன அதிலே ஊழல்கள் ஏற்படுகின்றன. அதை இந்த அவையிலே வருகின்ற பொதுக் கணக்கு குழுக்கள் சுட்டிக்காட்டியிருக்கின்றன என்று தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். எனவே இந்த ஆட்சியிலே இத்தகைய தவறுகள் நடைபெறக் கூடாது என்று சொன்னால், நம்முடைய ஒவ்வொரு மாவட்டமும் எப்படிச் செயல்பட வேண்டும் என்ற விரிவான திட்ட அமைப்பை தமிழக அரசுக்கு அனுப்பி வைக்க வேண்டியது மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருடைய கடமை என்று சுட்டிக் காட்டி, இந்த ஆட்சியின் சிறப்புக்கள் எல்லாம் சிறப்பாக விளங்க வேண்டுவதற்கு அதிகாரிகள் தங்களுடைய ஒத்துழைப்பை வழங்க வேண்டுவது மிக முக்கியமாகும். அதுபோன்று மணியம் போன்ற அரசு அடித்தளத்தில் இருக்கிற பணியாளர்களும் ஒத்துழைக்க வேண்டும் என்று கூறி அமர்கிறேன், வணக்கம்.

*திரு. ரா. மார்க்கபந்து: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட பிரதிநிதிகள் மக்களுடைய பொதுவான நன்மைகளைப் பற்றி, ஆட்சியாளர்களிடத்தில் அதிகாரிகளிடத்தில், அமைச்சர்களிடத்தில் சொல்கிறபோது அவைகளை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இந்த மக்கள் பிரதிநிதிகள் தனிப்பட்ட முறையில் சலுகை கேட்டு சொல்லும்போது அவைகளுக்கு முக்கியத்துவம் தரவேண்டாம் ஆனால் பொதுவாக தரப்படுகிற பிரச்னைகளுக்கு முக்கியத்துவம் தரப்பட வேண்டும், குறிப்பாக என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்தவரையிலும் ஒரு நாளைக்கு 20, 25 கிராமங்களுக்குச் சென்று அங்கிருந்த பஞ்சாயத்து கமிஷனர்களையும், அதிகாரிகளையும் அழைத்துக் கொண்டு கிராமங்களிலே என்ன பிரச்னை இருக்கிறது என்று கேட்கச் செல்லும்போது பல இடங்களில் குறிப்பாக ரெட்டியூர் என்ற ஒரு கிராமத்திற்கு செல்லும்போது அங்கே ஏறக்குறைய 30, 40 ஆண்டு

காலமாக வீடுகளைக் கட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த இடம் டி. சி. புறம்போக்கு என்று Classification வருகிறது; 40 வருட காலமாக அங்கே குடியிருக்கிறார்கள், அந்த இடத்தை அவர்களுக்குப் பட்டா செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று சொன்னால்: It has to be alienated. Transfer proposal has to be submitted to the R. D. O. and then to the Government. என்ற நடைமுறையை வைத்திருக்கிறார்கள். அந்த இடங்களுக்கு பஞ்சாயத்து கமிஷனர், தாசில்தார்கள், ரெவின்யூ இன்ஸ்பெக்டர்கள் இவர்களை வைத்துக் கொண்டு அங்குள்ள பிரச்னைகளை எல்லாம் தீர்த்து வையுங்கள் என்று சொல்லியும் பல ஆண்டு காலமாகிறது. ஏறக்குறைய இரண்டு ஆண்டு காலம் ஆகிறது. மீண்டும் அந்த மக்களை எந்த முகத்தை வைத்துக் கொண்டு நாங்கள் சந்திக்க முடியும்? சென்ற முறை வந்த போது நாங்கள் சொன்னதை நீங்கள் இன்னமும் செய்யவில்லையே என்று சொல்வார்கள், இப்படிப் பல இடங்களில் நிலுவையில் இருக்கிறது. இரண்டு ஆண்டு காலமாக அதிகாரிகள் இடத்திலே சென்று முறையிட்ட போதிலும் ஒன்றும் தீர்வுகாண முடியவில்லை, Unobjectionable encroachment It can be rationally approached. இந்த அரசாங்கத்திலே பொறுப்பிலே இருக்கக்கூடியவர்கள் நிலப்பட்டா கொடுக்க வேண்டுமானாலும் சரி, வீட்டு மனைகள் பட்டா கொடுக்க வேண்டுமானாலும் சரி அவைகளை உடனடியாக இந்த அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும். அதே நேரத்தில் ஏரி, குளம் வாய்க்கால்கள், இவைகளை என்குரோச்மென்ட் செய்திருக்கிறார்கள். அதை பல இடங்களிலே போய் பார்த்து ஆக்கிரமிப்புகளை நீக்கச் சொன்னோம், கலெக்டர் இடத்திலே டி. ஆர். ஒ. இடத்திலே சொன்னோம் ஆனால் அதற்கான மனுக்கள் தாசில்தார்களிடத்திலேதான் செல்கிறது. நாங்கள் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரிடத்திலே சென்று சொன்னபோது நாங்கள் செய்கிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் அது மாதக்கணக்கில் வருடக்கணக்கில் அப்படியே நிலுவையில் இருக்கிறது. அந்த ஊரிலே இருக்கிற கிராம அதிகாரிகளுக்குத் தெரியும் யார் யார் எந்தெந்த இடங்களிலே ஆக்கிரமிப்பு செய்திருக்கிறார்கள் என்று அவர்களுக்குத் தெரியும். ஆனால் அவர்கள் அந்த என்கிரோமென்டை நீக்குவதற்கு வேண்டிய முயற்சிகளை மேற்கொள்வதில்லை அந்த நிலையில் கிராம அதிகாரிகள், மக்கள் பிரதிநிதிகள். என்று சொல்லப்படுகிற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை மதிக்காத நிலைமை இருந்து வருகிறது. அதை நீக்க வேண்டும்.

குறிப்பாக, கிராமத்தில் என்னென்ன பிரச்னைகள் ஆக்கிரமிப்பதால் இருக்கிறது என்று சொன்னால். அதை கிராம அலுவர்களே அரசாங்கத்திற்குத் தெரிவிக்கவேண்டும். இந்த அரசாங்கம் உடனடியாக அதை இன்வெஸ்டிகேஷன் செய்து அதை நீக்குவதற்கு வேண்டிய முயற்சிகளை செய்ய வேண்டும்.

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. ரா. மார்க்கபந்து]

ஆனால், அதே நேரத்தில், அன்அப்செக்ஷனபிள் என்கொரோச்மென்ட் என்பதை பரிசீலனை செய்யவேண்டும். தேவை இல்லாத கிளாசிபிகேஷன் போட்டு இருப்பதன் மூலமாக அவர்கள் கஷ்டப்படும் நிலை இருக்கிறது. உதாரணமாக எப். டி. லைன் இருக்கிறது. அந்த அளவிற்கு மேல் மேடான நிலத்தில் பல்லாண்டுகாலமாக பயிரிடுகிறார்கள் என்றால் அது லேக் புறம்போக்கு, அல்லது கால்வாய் புறம்போக்கு என்று கிளாசிபிகேஷன் இருக்கிறது என்ற ஒரே காரணத்திற்காக அந்த ஆட்சேபணை இல்லாத புறம்போக்குகளைப் பட்டா கொடுப்பதற்கு காலதாமதமும், அல்லது மறுப்பதும் இருக்கிறது. "It can be rationally approached", என்கிற முறையில் நம்முடைய அணுகுமுறையானது ஒரு நியாயமான அணுகுமுறையாகவும் இதைத்தான் செய்யவேண்டும், இதை செய்யவேண்டியது இல்லை என்ற ரேஷனல் டிஸ்கிரிஷன் என்கிற முறையில் அணுகுமுறைகள் இருக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக அதிகாரிகள் மட்டத்தில், மக்கள் பிரதிநிதிகளாக இருக்கும் என்னைப் போன்றவர்கள் எதைச் சொன்னாலும் வேறு விதமான கண்ணோட்டத்தில் பார்ப்பதுபோல் இருக்கிறது. இவர்கள் வந்து சொல்வது சலுகைக்காக வருகிறார்களா அல்லது அவர்களுக்கு அதைச் செய்யவேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு வருகிறார்களா என்று பார்க்கிறார்களே ஒழிய, சொல்கிற பிரச்னையில் என்ன இருக்கிறது. அது நியாயமான பிரச்னையா, பொதுவான பிரச்னையா. தனிப்பட்ட மனிதரின் பிரச்னையா என்று பார்க்கிறார்கள், ஒரு எம்.எல்.ஏ. வந்து சொல்கிறாரே இதிலே ஏதோ உள் அர்த்தம் இருக்கிறது என்று பார்க்கிறார்கள். அவர் சொல்வது—அவருடைய கடமை என்று யாரும் கருதுவது இல்லை.

குறிப்பாக, போலீஸ் வட்டாரத்தைப் பொறுத்தவரையில். இந்த எம். எல். ஏ-க்கள் என்றால் கேவலமாகப் பார்க்கிறார்கள். சாதாரணமான பிரச்னைகளை சொன்னாலும்கூட, அதனை ஏற்றுக்கொள்ள முடியாத நிலைமை இருந்துகொண்டு இருக்கிறது. குறிப்பாக, மதிப்பிற்குரிய அமைச்சர் இராஜா முகமது அவர்களும் நானும் என்னுடைய தொகுதியில் ஒரு இடத்திற்குச் சென்றோம். அங்கே இருந்த அந்த எஸ். ஐ. நடந்துகொண்ட முறையைக் கண்டு அமைச்சர் அவர்களே நேரடியாக கூப்பிட்டு கண்டித்து இருக்கிறார்கள். மேலும் அப்படிப்பட்ட நிலைமை இருந்துகொண்டு இருக்கிறது. இப்படி போலீஸ் வட்டாரத்தில் எம். எல். ஏ. சொல்கிற கோரிக்கைகள் நியாயமான கோரிக்கைகளாக இருக்குமானால், அந்தப் போலீஸ் நிர்வாகம் அதை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அதனை ஒரேயடியாக ஒதுக்கிவிடவேண்டும் என்ற நிலைமை இருக்குமானால் 'The position of M.L.A. has come to a zero point, என்கிற முறையிலே தான்

இப்போது நடந்து கொண்டு இருக்கிறது, இந்த நிலைமைகள் எங்களுக்குக் கேவலமாக இருக்கிறது, நீங்கள் என்ன சொன்னாலும் நாங்கள் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது என்ற நிலைமை இருந்து கொண்டு இருக்கிறது. அந்த நிலைமைக்கு நாம் ஆளாகிவிடக் கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

குறிப்பாக, 'diversification variation' Sec. 57 (2) (a) படி ரூட்டுகளை நோட்டிபிகேஷன் செய்கிறார்கள். அப்படி ரூட் நாட்டிபிகேஷன் வருகிறபோது குறிப்பாக நாங்கள் எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் செல்கிறபோது எங்களுக்கு பஸ் வேண்டும், ரூட் வசதி வேண்டும் என்று மக்கள் சொல்கிறார்கள். ஆனால் நோட்டிபிகேஷன் வருகிறபோது—இந்த ரூட்டில் பஸ்விடப் போகிறோம் என்று நோட்டிபிகேஷன் விடுகிறபோது-மாவட்ட கலெக்டர் அவர்கள் அங்கே ரிஜிஸ்டர் செய்து கொண்டு இருக்கும் பஸ் அதிபர்களுக்கு-ஏற்கனவே ரூ. 50 கொடுத்து ரிஜிஸ்டர் செய்து கொண்டு இருப்பவர்களுக்கு மட்டும்தான் அந்த ரூட்டுகளைப் பற்றிய அறிவிப்புகளை அனுப்புகிறார்கள். இதைக் குறித்து நான் நேற்று கூட என்னுடைய மாவட்ட கலெக்டர் அவர்களிடத்தில் பேசுகிறபோது சொன்னேன். இந்த ரூட்டுகளை நீங்கள் அறிமுகம் செய்கிற, அறிவிப்பு செய்கிறபோது அந்தத் தொகுதியில் உள்ள எம். எல். ஏ-க்களையும் கான்டாக்ட் செய்வதன் மூலம் அந்தப் பகுதி மக்களின் எண்ணங்களையும் பிரதிபலிக்கும் வகையில், அவர்கள் இப்படி டைவர்சிபிகேஷன் செய்யலாம், இப்படி வேரியேஷன் செய்யலாம் என்ற முறையில் கருத்துகளைச் சொல்வார்கள். ஆகவே அவர்களையும் சேர்த்து செக்ஷன் 57 (2)-ன் கீழ் அறிவித்தால் பின்னால் அந்த பஸ் ரூட் எப்படி விட்டால் நல்லது. எந்த வழியாக அமைந்தால் நல்லது, என்று அவர்கள் கருத்துச் சொல்லவும், அதே நேரத்தில், அந்தப் பகுதியில் இருக்கும் மக்கள் எண்ணத்தை மக்கள் பிரதிநிதிகள் சொல்கிறவகையில், அந்த மக்களுடைய குறைகளும் தெரிகிற வகையில் அமையும். ஆகவே, குறிப்பாக அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். மாவட்ட அலுவலர்களுக்கு, மாவட்ட ஆட்சியாளர்களுக்கு, தாக்கீதுகளை அனுப்பவேண்டும்-- முதலாவதாக பஸ் விடுவதற்கு ரூட் நோட்டிபிகேஷன் விடுகிற போது அந்தந்தத் தொகுதியில் இருக்கிற எம். எல். ஏ.க்களை அணுகி அல்லது ஒப்புதல் கேட்டு, இந்த ரூட்டுகளை இன்ட்ரொடியூஸ் செய்ய வேண்டும், இதிலே எந்த இடத்தில் நீங்கள் வேரியேஷன் வேண்டும் என்று கேட்கிறீர்கள் அல்லது எந்த அளவிற்கு அதை நீடித்துத் தரவேண்டும் என்று கேட்கிறீர்கள் என்று அபிப்பிராயத்தை கேட்டு அறிவதன் மூலமாக பொதுவான மக்களின் பிரச்னைகள் தீர்க்கப்பட முடியும் என்று நான் கருத்து தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. ரா. மார்க்கபந்து]

[முற்பகல் 10-30]

அதே நேரத்திலே பொதுவான பிரச்னைகள் சில சொல்லப்படுகிற போது, டி. டி. சி. மீட்டிங் பற்றி திரு. லத்தீப் அவர்கள் சொன்னார்கள். டி. டி. சி. மீட்டிங்களிலே ஒரு ஆசிரியர் மாணாக்கர்களை நடத்துவதுபோல் நாம் நடத்தப் படுகின்ற ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. அங்கே எல்லோரும சமமாக உட்கார்ந்து கொண்டு கருத்துக்களைச் சொல்லுகின்ற அளவிலே, ஆலோசனைகளைச் சொல்லுகின்ற அளவிலே நிலைமைகள் இருக்கவேண்டும். அதை விட்டுவிட்டு ஒரு மேடைமீது உயர்ந்த இடத்திலே மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் உட்கார்ந்து கொண்டு——சபாநாயகரைப் போல—— அவரிடம் நாங்கள் கருத்துக்களைச் சொல்லும்போது எழுந்து நின்று மாணவர்களைப் போல கீழே இருந்து எழுந்து பேசவேண்டுமென்கின்ற நிலைமை இருக்கிறது. அது ஆலோசனைக் கூட்டம். ஆலோசனைக் கூட்டத்திலே மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரை விட எம்.பி.க்கள், எம்.எல்.ஏ.க்கள் தாழ்வானவர்கள் என்ற நிலைமை உருவாகாமல் இருக்க, ரௌண்ட் டேபிளாக, கான்ஃபரன்ஸ் ஹால் போல் வைத்து அபிப்பிராயம் சொல்லக்கூடிய அளவுக்கு அந்த டி.டி.சி. கூட்டத்தைத் திருத்தி அமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்திலே டி.டி.சி. கூட்டத்திலே சொல்லப்படுகின்ற கருத்துக்களை கூடுமான வரையில் அமல்படுத்துகிற நிலைமை இருக்க வேண்டும். அவர்கள் சில சப்ஜெக்ட்களைத் தருகிறார்கள். அது தவிரவேறு எதைப் பற்றியும் பேசமுடியாத நிலைமை இருக்கிறது. குறிப்பிட்ட சில நாட்களுக்கு முன்னால் தீர்மானங்களைத் தரவேண்டும். அந்தத் தீர்மானங்கள் தான் அந்த அஜெண்டாவிலே இடம் பெறும். விவாதத்திற்கு வரும். டி.டி.சி. கூட்டத்திற்கு மாவட்டத்திலே இருக்கிற எல்லா அதிகாரிகளும் வருகிறார்கள். அவ்வப்போது எழுகிற பிரச்னைகளை அவர்கள் கேட்பார்களேயானால் பதில் சொல்லுகிற அளவிற்கு பலவிதமான சிக்கல்கள், சங்கடங்கள் தீர்க்கப்படக்கூடிய வாய்ப்பு ஏற்படும். அந்த முறையிலே அதனைத் திருத்தி அமைக்க வேண்டும் என்று சொல்லி என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து: மதிப்பிற்குரிய தலைவரவர்களே, மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் என்ற இந்த மானியத்திலே என்னுடைய கருத்துக்களைச் சுருக்கமாகச் சொல்ல முன் வந்து இருக்கிறேன்.

இந்த மாவட்ட நிர்வாகம் என்று இந்த மானியம் வருகின்ற காரணத்தாலே மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களுக்குக் கீழே இருக்கிற ரெவின்யூ சம்பந்தமான எல்லாப் பிரச்சனைகளையும்

இதிலேபேசலாம் என்று நான் கருதுகிறேன். இப்போது நமது கிராமங்களிலே 60 வயதுக்கு மேலாக உள்ள வில்லேஜ் ஆபீஸர்கள் அத்தனைபேரையும் ரிடையர் பண்ண வேண்டுமென்று ஒரு முடிவு பண்ணப்பட்டிருக்கிறது. கிராமப்புறத்திலே இருக்கிற வில்லேஜ் ஆபீஸர்களை முழு நேர ஊழியர்களாக ஆக்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று ஏ. ஆர். சி. சிபாரிசு செய்து இருக்கிறார்கள். ஆனால் 60 வயது ஆனவர்களை ரிடையர் செய்வதோடு, நியமிக்கப் படுபவர்களையும் பகுதி நேர ஊழியர்களாகப் போடும் ஒரு முறைதான் வைத்து இருக்கிறீர்கள். இதனால் கிடைத்த லாபம் என்ன? பெரிய தலைவலிதான். ஒவ்வொரு ஊரிலும் என்னை மணியமாகப் போடு, என்னைக் கணக்கப்பிள்ளையாகப் போடு என்றுகேட்டு உங்கள் மந்திரிகளைத் தூங்கவிடப் போவது கிடையாது.

இந்தத் தலைவலியை ஏன் வாங்கினீர்கள் என்று தெரியவில்லை. ஏ. ஆர். சி. செய்த சிபாரிசு அவர்களை முழு நேர ஊழியர்களாக பண்ணவேண்டுமென்பது. நீங்கள் செய்தது என்னுடைய கருத்தில் ரொம்பத் தப்பு. ஏனென்றால் என்னுடைய தொகுதியிலே எனக்கு ரொம்ப தலைவலியாக இருக்கும். வேண்டியவர்கள் என்னைப் போடு, என்னைப் போடு என்று சொல்லுகிறார்கள். அதிகாரிகள், அமைச்சர்கள், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், எல்லோருக்கும் பெரிய தலைவலி. அதனாலே இதை ''ரிகன்சிடர்'' பண்ணவேண்டும். ஹைகோர்ட்டிலே ரிட் போட்டிருப்பதாகத் தெரிகிறது. அது என்னவாகும் என்று தெரியவில்லை. இது எனக்குத் தெரிந்தது. இதை நான் அரசுக்குச் சொல்வது எனது கடமை.

அடுத்தபடியாக நில உடைமையாளர்களுக்கு பாஸ் புக் கொடுக்க சென்ற அரசு முடிவு செய்து, பாஸ் புக் கொடுத்தது. ஆனால் அவை பெரும்பாலோருக்குப் போய் சேரவில்லை. பாஸ் புக் கொடுத்ததன் நோக்கம் என்னவென்றால் நில உடைமையாளர்களுக்கு இருக்கிற சொத்து உடைமைகள், பொறுப்பு அதன் பேரிலே ஏற்பட்டிருக்கிற கடன், விற்பது, வாங்குவது எல்லாம் அதிலே குறிக்கப்படவேண்டுமென்பதற்காக. அவ்வாறு குறித்து இருந்தால் அவர்கள் வில்லங்க சர்ட்டிபிகேட், வாங்கவேண்டிய அவசியம் இருக்காது. அவர்கள் கடன், வாங்கப் போவதற்கு அந்த பாஸ் புக் சாட்சியமாக இருக்கும் என்றுதான் அது கொடுக்கப்பட்டது. ஆனால் அந்த ஏற்பாடெல்லாம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற பாஸ் புக்கிலே இல்லை. கொடுக்கப்பட்ட பாஸ் புக்கும் விவசாயிகள் அத்தனைபேர்களுக்கும் கொடுக்கப்படவில்லை. வில்லேஜ் ஆபீஸர்களுக்குக் கிடைத்திருக்குமென்று நினைக்கிறேன், ஆனால் அவர்கள் கொடுக்கவில்லை.

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து]

ஆகவே . இதை எல்லாம் கவனித்து ஒழுங்காக மாற்றி முறைப்படி செயல்படுவதற்கான ஏற்பாடுகளை அரசு செய்ய வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கூட்டுப்பட்டா வழங்கும் முறை இன்னும் இருந்துகொண்டு தான் இருக்கிறது. அந்தக் கூட்டுப்பட்டாவைப் பிரித்து தனித்தனியாகப் பட்டா கொடுப்பதே கிடையாது. ஆகவே இந்த அரசாவது முயற்சி எடுத்து கூட்டுப்பட்டாவைப் பிரித்துத் தனித்தனியாக பட்டா செய்து கொடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து நிலவரி முறை, தண்ணீர் தீர்வை இவைகளை எல்லாம் ஒட்டுமொத்தமாக ஒரு ஏக்கருக்கு இவ்வளவு என்று போட்டால் சாதாரண விவசாயிக்கு கணக்கு புரிந்து ஒழுங்காகக் கட்டுவதற்கு வசதியாக இருக்கும். நிலத்தீர்வை, சர்சார்ஜ், அடிஷனல் சர்சார்ஜ் என்று என்னென்னமோ வரியைப் போட்டு இருக்கிறார்கள். இதன் கணக்கு நமக்கும் புரியவில்லை. கொடுக்கிறவர்களுக்கும் புரியவில்லை. வில்லேஜ் ஆபீஸர்ஸ் எதை எழுதிக்கொடுக்கிறாரோ அதைத்தான் விவசாயி கட்ட வேண்டி இருக்கிறது. அதைத்தான் நம்பி ஆகவேண்டி இருக்கிறது. ஆகவே ஒரு ஏக்கருக்கு இவ்வளவு என்று போட்டுவிடுங்கள். புதிய ஆயக்கட்டு, பழைய ஆயக்கட்டு என்றெல்லாம் இருக்கின்றது. ஆகவே ஒரு ஏக்கருக்கு இவ்வளவு என்று போடுகின்ற ஒரு நிலையினை ஏற்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து குடியிருப்பு மனைச் சட்டம் போட்டோம். இந்தச் சட்டம் ஒழுங்காக எல்லா கிராமங்களிலேயும் நிறைவேற்றப் பட்டிருக்கிறதா என்றால் இல்லை. பல இடங்களில் இந்த சட்டத்தின்படி ஒழுங்காகக் கொடுக்கப்படவில்லை. ஆகவே இதை எல்லாம் விசாரித்து யார் யாருக்குக் கொடுக்கப்பட வில்லையோ அவர்களுக்கெல்லாம் பட்டா கொடுப்பதற்கான ஏற்பாடுகளை அரசு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள் கிறேன்.

அடுத்து சிறிய நீர்ப்பாசன திட்டம். சிறிய நீர்ப்பாசன திட்டம் என்பது இரிகேஷன் இன்ஜினியர்ஸ் தயார் பண்ணி கவர்ன் மெண்டிடம் அனுப்பி அப்ரூவல் வாங்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். ரெவின்யூ போர்டுக்கு முதலில் அனுப்ப வேண்டும் என்று ஒரு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. அது அப்ரூவாகி வராமல் அங்கேயே கிடக்கிறது வெகுநாட்களுக்கு. 4 வருடம் 3 வருடம் கழித்து திரும்பி வந்தால் அந்தத் திட்டத்திற்குரிய சாங்ஷனை வாங்க முடியாத நிலை இருக்கிறது. தற்போது ரெவின்யூ போர்ட் மெம்பரே கூட, சொல்கிறார்கள். அந்தத் திட்டங்களை தயார் பண்ணி நேரடியாக அரசாங்காதிற்கே

அனுப்பி அப்ரூவல் வாங்கிக்கொள்ளலாம் என்று. அதாவது ஏக்கருக்கு 500 ரூபாய்க்கு உட்பட்டு செலவாகக்கூடிய திட்டமாக இருக்குமேயானால் அந்தத் திட்டத்தை இன்ஜினியரிங் டிப்பார்ட்மென்ட் நேரடியாக கவர்ன்மென்டுக்கு அனுப்பி சாங்ஷன் வாங்கிக்கொள்ளலாம் என்று ரெவின்யூ போர்ட் மெம்பரே சொல்கிறார்கள். ஆகவே இந்த சிறிய நீர்ப்பாசனத் திட்டம் ரெவின்யூ போர்டுக்கு வரவேண்டிய அவசியமே இல்லை என்று ரெவின்யூ போர்டு மெம்பரே சொல்லி ஆகிவிட்ட பிறகு நாமும் அதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும். சிறிய நீர்ப்பாசனத் திட்டத்திற்கு பெரிய முக்கியத்துவம் கொடுக்கிறோம் என்று மத்திய அரசு சொல்லி அதற்காகப் பணம் தருகிறார்கள். அந்தப் பணம் ஒழுங்காக முழுவதும் செலவு பண்ண முடியாத நிலைமை இருக்கிறது. ரெவின்யூபோர்டுக்கு அனுப்ப வேண்டும் என்று கூறுவது பெரிய தடங்கலாக இருக்கிறது. ஆகவே சிறிய நீர்ப்பாசன திட்டங்களை இன்ஜினியரிங் டிப்பார்ட்மெண்ட் தயார் செய்து நேரடியாக கவர்ன்மென்ட்டுக்கு அனுப்பி சாங்ஷன் பெறுகின்ற வகையிலே ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து இன்றையதினம் மிக முக்கியப் பிரச்சினை, விவசாயிகள் பிரச்சினை. அந்த விவசாயிகளின் தள்ளி வைக்கப் பட்ட கடன் போன்றவற்றை பற்றி எல்லாம் அத்தனை உறுப்பினர்களும் பேசி இருக்கிறோம். ஆளும் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் எதிர்க்கட்சிகளைச் சார்ந்தவர்களாக இருந்தாலும் விவசாயிகளின் கடன்களுக்கு ஏதாவது நிவாரணம் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லிக் கொண்டு வருகிறோம். ஆனால் அதைப்பற்றி அரசுத் துறையிலே இருந்து எந்தச் செய்தியும் கிடையாது. ஒரே ஒரு செய்தியை மட்டும் சொல்கிறார்கள். அதாவது உயர்மட்டக்குழு அறிக்கை வந்தபிறகு செய்கிறோம் என்று. அந்தக் குழுவின் அறிக்கை என்றைக்கு வரப்போகிறது? வருஷங்கள் கடந்து விவசாயிகளுடைய கடன் சுமை சுமந்து போய்க்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே அவர்கள் கடனைத் தீர்ப்பதற்கு வேண்டிய வழிகளைச் செய்யவேண்டும். அப்படித் தீர்க்க வேண்டுமென்றால் ரிசர்வ் பாங்க் அனுமதி கொடுத்தால் தான் நாங்கள் கொடுக்க முடியும் என்று சொல்லி சென்ட்ரல் கவர்ன்மென்ட் தலையில் போடாமல் இதற்கு ஏதாவது வழி முறைகளைக் கண்டு, நிவாரணம் அளிப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். 100 கோடி, 120 கோடி என்ற அளவிலே நிவாரணம் வேண்டும் என்றவுடன் அடேயப்பா, இவ்வளவு தொகை எங்கே போவது என்று பயப்படக்கூடாது. அதிகாரிகளை நீங்கள் யோசனை கேட்டால் இப்படி 100 கோடி, 120 கோடி என்று நிவாரணம் அளித்துவிட்டால் வேறு எந்தத் திட்டங்களும் செயல்படுத்த முடியாது, வேறு எந்த டெவலப்மென்டும் செய்ய முடியாது என்றுதான் சொல்வார்கள் என்பது நிச்சயமாக எனக்குத் தெரியும். அதிகாரிகள், விவசாயிகளுக்குச்

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து]

சலுகை கொடுக்க வேண்டும் என்று ஒருநாளும் எழுத மாட்டார்கள். ஆனால் இன்றைக்கு விவசாயிகள் மிகவும் நலிந்து போய் இருக்கிறார்கள், ரொம்பப் பரிதாபகரமான நிலையிலே இருக்கிறார்கள். அவர்கள் உற்பத்தி செய்கின்ற பொருளுக்கும் நியாயமான விலை கிடையாது. இந்த யோசனையைச் சொல்வதற்காகத்தான் எழுந்தேன். ஆகவே இந்த யோசனையை பரிசீலித்து ஆவன செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(முற்பகல் 10-40)

100, 110 கோடி ரூபாய் அளவுற்கு நிவாரணம் அளிக்க வேண்டும் என்று சொன்னால், ஏற்கெனவே ரூ. 20 கோடி அளவிற்கு உள்ள அரசாங்கக் கடனை ரத்துச் செய்ய வேண்டும். அந்தக் கடன் 7, 8 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு கொடுக்கப்பட்டது அது சர்க்கார் பணம். அதை ரத்து செய்வதில் சிரமம் இருக்காது. அக்ரிகல்சுரல் இன்கம்டாக்ஸ் மூலமாக அரசுக்கு $2\frac{1}{2}$ கோடி ரூபாய் இந்த ஆண்டுவரையில் வந்து கொண்டிருந்தது. ஆனால் 9 கோடி ரூபாய் நடப்பு வருஷத்தில் வரவிருக்கிறது. அது இப்போது ஒரு பொறுக்குக் கமிட்டிக்கு விடப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கு ஒரு புதிய பில்' நிறைவேற்றப்படட். அந்த அக்ரிகல்ச்சுரல் இன்கம்டாக்ஸ் மூலம் 12, 15 கோடி வருமானம் நிச்சயமாக வரும். உபரியாக ஒரு 10 கோடி ரூபாய் நமது அரசுக்கு வரவிருக்கிறது. அதைக் கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு விவசாயிகளுக்கு நிவாரணம் அளிப்பதற்கு ஒத்துக்கொண்டிருக்க வேண்டும். அது இல்லை என்றாலும் சென்ட்ரல் கவர்ன்மெண்ட்டு அனுமதி பெற்று விவசாயிகளுக்கு நிவாரணம் அளிப்பதற்கு ரூ. 100 கோடி பொதுமக்களிடம் கடன் வாங்க வேண்டும். இந்தக் கடனைக் கொண்டு ரிசர்வ் பாங்கியிடமிருந்து வாங்கிய கடனை ரத்து பண்ண வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: இந்த பப்ளிக் டெட் பொதுமக்களிடமிருந்து கடன் வாங்குவதற்குக் கூட ஒரு சீலிங் இருக்கிறது. மத்திய சர்க்கார், ரிசர்வ் பாங்க் அவர்கள் சேர்ந்து ஒரு மாநிலத்திற்கு எவ்வளவு கடன் வாங்கலாம் என்று நிர்ணயம் செய்கிறார்கள். அப்போது அந்த சீலிங் வரும். அந்த நிலையில் மத்திய சர்க்கார் அனுமதி தருவார்களா என்பது சந்தேகம்.

திரு. ஏ. ஆர். மாரிமுத்து: மத்திய சர்க்கார் கொடுக்க வில்லை என்றால், ரிசர்வ் பாங்கிடமிருந்து வாங்குங்கள். ஒரு வருடத்திற்கு 10 கோடி ரூபாய் என்று 10 ஆண்டுகளில் திருப்பிச் செலுத்திவிடலாம், அதையெல்லாம் செய்து இந்த

விவசாயிகளுக்கு நிவாரணம் அளிப்பதற்கு நீங்கள் யோசிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். வேறு வழி உங்களிடத்தில் இருந்தால் அதைச் செய்யுங்கள். விவசாயிகளுக்கு நிவாரணம் உடனடியாக அளிக்க வேண்டும் என்பதற்காக நான் இந்த வழியைச் சொன்னேன். ஆகவே, விவசாயிகளுக்கு உடனடியாக நிவாரணம் அளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. அ. க. அரங்கநாதன்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர், மானிய கோரிக்கையின் மீது எனக்குப் பேச வாய்ப்பு தந்தமைக்காக முதற்கண் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் நிர்வாகத்தில் பல்வேறு பிரிவுகள் அடங்கியிருந்தாலும் குறிப்பாக மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டம் நடைபெறுகிறபோது உறுப்பினர்கள் பல்வேறு தீர்மானங்களை கொண்டு வருவதற்கான வாய்ப்பினை அளிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏன் என்று சொன்னால் அப்போது அந்தத் தீர்மானங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டபின், அவைகள் அரசு தரப்பில் வருகிறபோது அவைகள் சரியாகச் நிறைவேற்றப்படுகின்றனவா என்று பார்த்து அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கை எடுக்க வழி ஏற்படும். அவ்வாறு வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்திலே போட்ட தீர்மானங்கள் நிறைவேற்றப்படாமல் இருக்கின்றன. அவைகள் ஒழுங்காகக் கவனிக்கப்படுமானால், மாவட்டத்தில் இருக்கிற பல குறைபாடுகளை களைவதற்கும், பல திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்கும் அது உறுதுணையாக இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்தில் குறிப்பாக யூனியன் தலைவர்கள், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், நாடாளு மன்ற உறுப்பினர்கள் பங்குகொள்கிறார்கள். நகரசபைத் தலைவர்களும் அந்தக் கூட்டத்திலே பங்கு கொள்ள வேண்டும். ஏன் என்று சொன்னால் நகரசபையில் உள்ள பல்வேறு பிரச்சனைகளை அந்த மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்தில் எடுத்துச் சொல்ல முடியும். அப்போது அந்தப் பிரச்சனைகளில் உள்ள குறைபாடுகளை நிவர்த்திச் செய்ய மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கு ஒரு உதவியாக இருக்கும் என்று நான் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

ஆகவே இன்றைக்கு வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்தில் பல தீர்மானங்களை கொண்டு வந்து நிறைவேற்றுவதற்கு பல திட்டங்களை திட்டமிடும்போது, மாவட்டத்தில் இருக்கிற பல்வேறு அதிகாரிகள் இவற்றையெல்லாம் நிறைவேற்ற வேண்டியிருக்கிறது. அத்துடன் அதிகாரங்களும் பகிர்ந்தளிக்க வேண்டும். குறிப்பாக மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்கள் மிக உயர்ந்த பதவியில் இருக்கின்ற காரணத்தால், பல்வேறு மினூக்களை அவர்களிடம் எடுத்துச்சொல்கிற நேரங்களில்

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. அ. க. அரங்கநாதன்]

அவர்கள் கேளா காதினராக இருக்கிறார்கள். அவர்களிடம் செல்லுகின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாக இருந்தாலும் சரி, பாராளுமன்ற உறுப்பினராக இருந்தாலும் சரி, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களிடம் குறைகளை தெரிவிக்கும்போது, அவற்றை களைவதற்கு அக்கரை காட்டவேண்டும்.

அதைப்போலவே இன்றைக்கு அரசு துறையில் இருக்கின்ற பல பிரச்சனைகள் அப்படியே தேங்கிக்கிடக்கின்றன. குறிப்பாக மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் பிரச்னைகளை தீர்த்து மக்களுக்கு வேண்டிய திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்கு முயற்சி எடுக்கவேண்டும். ஆனால் சில இடங்களில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களிடம் சில குறைகளை வைக்கும்போதே, அவர்கள் கவனிக்காத வகையில், மிக உயர்ந்த பதவியில் இருக்கிற நோக்கத்தோடு குறைகளை புறக்கணிக்கின்ற நிலைமை இருக்கிறது. மாவட்டங்களிலுள்ள மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் என்றால் மக்களுடைய குறைகளை அவ்வப்போது நிறைவேற்ற வேண்டும். குறைகளை முன் வைக்கும்போது, அவற்றை நல்ல முறையில் செயல்படுத்துவதற்கு முன்வர வேண்டும். எல்லா காரியங்களுக்கும் சென்னையில் வந்து சொல்லிக்கொண்டிருக்க முடியாது. மாவட்டங்களில் அன்றாட பிரச்னைகள் வருகின்ற நேரத்தில், அவற்றை உடனடியாக நிறைவேற்றி வைக்க மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் முன் வரவேண்டும்.

அதேபோல், திங்கள் தோறும் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் குறைகளை நேரில் கேட்க வேண்டும் என்ற முறையில் மனுக்களை பெறுகிறார்களே தவிர, அவற்றை கவனித்து, என்னென்ன பிரச்சனைகளை உடனடியாக நீக்கவேண்டும் என்பதை பரிசீலனை செய்து நிறைவேற்றினால், பல குறைகள் நீங்கும். அரசு தரப்பிலும் பல பிரச்சனைகளை தீர்க்க முடியும். ஆகவே மாவட்டங்களிலுள்ள மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் அன்றாட பிரச்சனைகள் என்ன என்பதை கண்டறிந்து ஆராய வேண்டும். அப்படி அறிந்தால், ஏழைமக்களுடைய குறைகள், அவர்களுக்கு நிலப்பட்டா கொடுப்பது, வீட்டுமனைப் பட்டா கொடுப்பது போன்ற பல பிரச்சனைகளைத் தீர்த்து வைக்கலாம். அப்படி தீர்த்தால், நாட்டிலுள்ள ஏழை மக்கள், சமுதாயத்திலுள்ள பிற்படுத்தப்பட்ட மக்கள், அவர்களுக்கு எல்லாம் தங்கள் குறைகள் தீர்ந்தது என்கிற எண்ணம் ஏற்படும். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களின் நடவடிக்கைகளிலும், அரசு தரப்பிலும் நல்லெண்ணம் ஏற்படும். கீழ் மட்டத்தில் உழைத்து சாப்பிடுகிறானே அவனுக்கு அந்த எண்ணம் வரவேண்டும். அந்த அளவுக்கு மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் செயல்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். மேலும் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், பாராளுமன்ற உறுப்பினர்கள் சொல்லுகின்ற பிரச்சனைகளுக்கு பதில் தரவேண்டும், சொல்லப்படுகின்ற பிரச்சனைகளை நிறைவேற்ற முடியவில்லை என்றால், இன்னின்ன காரணத்தால்

நிறைவேற்ற முடியவில்லை, அல்லது இந்தப் பிரச்சனை அரசு தரப்பில் இருக்கிறது என்று பதில் தெரிவித்தால், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும், பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் தங்கள் பிரச்னை எங்கேயிருக்கிறது, கோரிக்கைகள் எங்கே இருக்கின்றன என்பதை அறிந்து கொள்ள முடியும். அதற்கு தகுந்தவாறு பதில் அளிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு இதில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பு தந்ததற்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. துரை கோவிந்தராசன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மன்றத்தின் முன் வைக்கப்பட்டிருக்கிற மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள் ஆகியோருடைய மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என்னுடைய சில கருத்துக்களை தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்றைக்கு வளர்ந்து வருகிற சமுதாயத்தில் தொடர்பாக பல்வேறு துறைகளிலும் பலருக்கும் தங்களுடைய ஊதியத்திலும் எல்லா வகையான வளர்ச்சியும் அடைந்துகொண்டு போகிற பொழுது, அமைச்சர்களுக்கு வருகிறபோது, பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்ட காலத்தில், அன்றைக்கு நாட்டிலிருந்து விலைவாசிகளுக்கேற்ப அதிகார பெருமக்கள் அவரவருடைய ஊதியங்களை பெற்றுக் கொண்டிருந்தார்கள் என்பதையும் அதற்குப் பின்னால், 10 ஆண்டுகளுக்குப் பின்னால் எந்த அளவுக்கு அவர்களுடைய ஊதியம் உயர்ந்திருக்கிறது என்பதையும் பார்ப்பதோடு, அதோடு மட்டுமல்லாமல், நாட்டிலுள்ள உற்பத்திப் பொருட்கள் எந்த அளவுக்கு வளர்ந்து போயிருக்கிறது என்பதையும் கணக்கிட்டுப் பார்க்கிற நேரத்தில் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் அமைச்சர்கள் வாங்கிக்கொண்டிருந்த சம்பளத்தை ஓரளவுக்கு குறைத்ததை இன்னும் அதே நிலையில் வைத்துகொண்டு நாம் ஊழலற்ற ஒரு நிலையில் ஆட்சியை நடத்தவேண்டும் என்று சொல்லுகிற நேரத்தில், நாட்டில் இருக்கிற பொதுவான மக்களுக்கு கடமை செய்யவேண்டும் என்கிற எண்ணத்தோடு, அமைச்சர் பெருங்குடி மக்களுக்கு ஊதியத்தை நாம் அதிகமாக உயர்த்தி தரவேண்டும் என்று நாம் சொல்லவில்லை என்று சொன்னாலும், பல்வேறு துறையில் இருக்கிறவர்களுடைய விஷயங்களை எல்லாம் கவனிக்கவேண்டிய நமது அமைச்சர்கள் அன்றாடம் எப்படி இருந்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதை நேராக பார்க்கின்ற காரணத்தால், பலரும் ஊழலற்ற நிர்வாகம் தமிழகத்தில் -- அதிலும் மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவரின் தலைமையில் நடக்கின்ற தமிழக ஆட்சியில் இருக்கின்ற அமைச்சர்களின் வைமைகளை நாம் கவனிக்கவேண்டும்,

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. துரை கோவிந்தராசன்]

[முற்பகல் 10-50]

இந்த அளவிற்கு பஞ்சைப் பராரியாகத் திரிகின்ற நிலையிலே இருக்கின்ற, நாட்டிலே இருக்கின்ற மக்கள் பலபேர் இன்றைக்கு சொல்லக்கூடிய அந்த நிலையை மீறத்தக்க அளவிற்கு, இதிலே மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் கொஞ்சம் கவனம் செலுத்த வேண்டும் என்று வேண்டி விரும்பிக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

காரணம், பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் அன்றைக்கு ஆட்சிப் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்ட காலத்திலும், அதற்குப் பின்னரும் ஒவ்வொரு துறையிலேயும் இன்றைக்குப் பல்வேறு போராட்டங்கள் மூலமாக அவரவர்களுடைய குறைகளை, தங்கள் உச்சகட்ட வருமானத்தைக் கொண்டுசெல்ல வேண்டும் என்ற எண்ணத்தோடு. பல்வேறு வகையான போராட்டங்களைத் தொடர்ந்து நடத்த வேண்டும் என்ற எண்ணம் கொண்டவா களாக இருக்கிறார்கள் என்றாலும், அதேபோல் இந்த நாட்டிற்கு பணியாற்ற வேண்டும் என்கிற நிலையில் இருக்கும் அமைச்சர் பெருங்குடி மக்களின் குறைகளையும் கொஞ்சம் போக்கவேண்டும், உண்மையிலேயே அவர்கள் தங்களுடைய பணிகளைச் செய்வதற்கு உறுதுணையாக இருக்கும் வகையிலே நான் இந்தக் கருத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன் ஏதோ ஆளும் கட்சியிலே இருக்கிற நிலையிலே நான் அமைச்சர் பெரு மக்களுக்கு செய்யவேண்டுமென்று சொல்கிறபோது, இங்கே இருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்கூட, சில பேர் தங்கள் ஊதியங்கள் உயர்த்தித் தரப்பட வேண்டும் என்று சொல்கிற போது, சில நேரங்களிலே வெளியிலே இருக்கின்ற பொதுமக்கள், தாங்கள் வாங்குகின்ற சம்பளம் ஏராளம் ஏற்றுக்கொள்ள மறுப்பார்கள் என்றெல்லாம் சொல்லி, பழைய பஞ்சாங்கத்தையே இன்னும் புரட்டிக் கொண்டிராமல் பணியாற்ற வேண்டும். இந்தநாட்டு மக்களுடைய அத்துணை பேருடைய வாக்குறுதி களைப் பெற்று வந்திருந்தாலும், இந்த மக்களுக்கு வேண்டிய பணிகளைச் செய்வதற்கு, இந்தச் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு அவர்கள் ஏறத்தாழ ஒரு லட்சம் வாக்குறுதிகளைப் பெற்று, அந்த தொகுதி பகுதிகளுக்குச் சென்று திரும்பி வருகிறபோது அல்லது அவர்களுடைய வெற்றிக்கு உழைத்த அத்துணை பேர் களுடைய பல்வேறு திட்டங்களை, குறைகளை, செயலாக்குவ தற்கு அவர்களுக்குத் தரப்படுகின்ற இந்த ஊதியம் போது மானதா என்று எண்ணிப் பார்த்தால், உள்ளபடியே ஒரு தொழிற் சாலையிலே பணியாற்றுகின்றவர், அவர் அவருடைய அறிவாற்ற லைப் பெருக்கிக்கொள்ள முடியவில்லை என்றாலும், ஆண்டில் போனஸ் பெறக்கூடிய நிலைமை, ஆயிரக்கணக்கான ரூபாய் மொத்தமாகப் பெறக்கூடிய நிலைமையெல்லாம் இருக்கின்றது என்பதை எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும்.

ஆகவே, பொதுமக்களுக்கு ஒரு லஞ்ச லாவண்யமற்ற முறையிலே நடந்துகொள்ள வேண்டுமென்ற முறையிலே நடக்கின்ற நல்லதொரு ஆட்சியிலே, பொதுமக்களால் பாராட்டப்படக் கூடிய நிலைமையை உருவாக்க வேண்டுமானால், அந்த அளவிற்கு அவர்கள் வாழ்ந்து காட்ட வேண்டுமானால், இன்றைக்கு அவர்கள் வாங்குகின்ற இந்த நிலைமையைக் கொஞ்சம் உயர்த்தித் தந்தாக வேண்டும். இதைத் சொல்லுகின்ற காரணத்தை, ஆளும் கட்சிக்குப் பக்கத்திலே இருக்கின்றவன் என்பதை பார்க்காமல் இருக்க வேண்டும், அந்த உணர்விலே இதை நான் சொல்லவில்லை, காரணம், இந்த சட்டமன்ற தொடர் கூட்டத்திற்கு முன்னாலேயே பேசியிருக்கிறேன். இன்னும் சில பேர்கள் பேசியிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பல பேர்களுக்கு இன்னும் சொல்ல வேண்டுமென்று ஆசை நிரம்ப இருக்கிறது. இன்னும் பல பேர் இப்படித் தெரிவிக்க வேண்டுமென்ற மகிழ்ச்சியில் இருக்கிறார்கள். ஆனால், பொதுமக்களுக்கு முன்னாலே தெரிவித்து விட்டால், ஏதோ நம்முடைய கட்சிக்கு குறை வற்துவிடுமே என்கிற அச்சத்துடன், ஏழை எளிய மக்கள் என்ன சொல்லிவிடுவார்களோ என்ற அப்பேர்ப்பட்ட நிலைமையிலே இன்றைக்கு பல பேர்கள் இருக்கிறார்கள்.

நான் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைப் பற்றிச் சொல்லுகின்ற நேரத்தில், சபாநாயகர் அவர்கள் நிலையிலே அமர்ந்து கொண்டிருக்கின்றவர், தன்னுடைய நிலைமை என்னவாகும் என்று கேட்டால். இந்த அரசினுடைய ஊதியம் கொடுக்கப்பட்டாலும், அதே நேரத்தில் அவருடைய வீட்டிற்கு வாடகை தரவேண்டிய நிலையிலே தான் இருக்கிறார். இப்படிப்பட்ட நிலைதான் பலருக்கும் இருக்கிறது.

நான் கூட அரசாங்கத்தின் கார் ஒன்றை வைத்திருக்கிறேன். ஆனால் தினந்தோறும் அது ஓடுமா என்று கேட்டால் அதைதான் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் விடுதியில் சில நாட்களுக்கு நிறுத்திவிட்டு பஸ்ஸிலே சில நேரங்களிலே வந்துவிடுவது வழக்கம், காரணம் என்ன என்றால் ஏதோ ஒரு காலத்திலே ஒரு அரசாங்கக் காருக்கு மாதம் ஒன்றுக்கு 100 லிட்டர் என்று கணக்கு வைத்து அந்த அளவிலே தான் வண்டி ஓடும் என்று கணக்கு வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஒரு நாளைக்கு ஏதோ காரியங்களுக்காக அமைச்சர் பெருமக்களைச் சென்னையிலே சந்திக்கச் சென்றுவிட்டு வந்தால் போதும் 5 லிட்டருக்குக் குறையாமல் ஆகும். ஆனால் மாதத்திற்கு 100 லிட்டர் என்று தான் வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஒரு நாளைக்கு மூன்று லிட்டர் கூட வராது, அமைச்சர்களுக்கு ஒரு நாளைக்கு 7, 8 லிட்டர் என்ற நிலையில் தான் இருக்கிறது.

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. துரை கோவிந்தராசன்]

இந்தக் கணக்குகள் எல்லாம், நாட்டின் ஒட்டுமொத்தமான பொருளாதாரத்தை நாட்டு மக்களுக்கு வேண்டிய நல்ல பல திட்டங்களை உருவாக்குவதற்காக இங்கே அமர்ந்து பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிற உறுப்பினர்களுக்கு ஏதோ ஒரு காலத்திலே போடப்பட்ட விதிமுறைகளை சட்டங்களை வைத்துக்கொண்டு நாம் இன்னும் பார்த்துக்கொண்டே இருப்போமானால் மக்களுக்காகத் தங்களை அர்ப்பணித்துக்கொண்டிருக்கிற உறுப்பினர்கள் தாராளமாக, மகிழ்ச்சியாக, நல்ல நல்ல பணிகளை விறுவிறுப்பாக, தங்கள் கடமைகளைச் செய்வதற்காக அவர்கள் தாராளமாக செல்லவேண்டிய நிலைமையில் அந்தக் கணக்குகள் அந்தக் காலத்து கணக்குகள், அதை நான் அதிகமாக்க வேண்டுமென்று சொல்லவில்லை, அதை ஒரளவிற்கு நல்ல படியாக ஆக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் நடத்துகிற பல்வேறு கூட்டங்களிலே அந்தக் கூட்டங்களுக்குச் செல்கிறபோது அது டெவலப்மெண்ட் கவுன்சில் கூட்டமாக இருந்தாலும், 10, 15 ரூபாயை ஒரு கவரிலே போட்டு அங்கே போகிற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு அந்தக் கூட்டங்களிலே தருகிற நிலைமை இருக்கிறது. அந்த 15 ரூபாயை வைத்து சட்டமன்ற உறுப்பினர் தன் தொகுதியிலுள்ள பல்வேறு நிலைமைகளைப் பார்த்து திட்டங்களை எடுத்துவைத்தால் 3 ஆண்டுக்காலம், 5 ஆண்டுக் காலத்திற்கு முன்னாலே போடப்பட்ட திட்டங்கள் கூட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டத்திலே பரிந்துரைக்கப்பட்ட திட்டங்கள் கூட இன்றைக்கும் நிறைவேற்றப்படவில்லை என்ற நிலைமை தான் இருக்கிறது. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரை தலைவராகப் பெற்றிருக்கின்ற அந்த கூட்டத்தில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், ஒன்றியப் பெருந்தலைவர்கள் இப்படிப்பட்டவர்களை வைத்து ஆலோசனைகளைத் தெரிவிக்கிறபோது 10, 15 ஆண்டுகாலத்திற்கு பின்னாலே கூட அந்தத் திட்டங்கள் நிறைவேற்றப்படுகிற நிலைமை இல்லை என்று சொன்னால் மாவட்டத்தின் நிர்வாகத்திற்கு பொறுப்பு ஏற்றிருக்கிற மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரே அதற்குத் தலைவராக இருக்கிற காரணத்தால் ஏற்கனவே போட்ட திட்டங்களோடு இந்தத் திட்டத்தையும் அரசுக்கு அனுப்புகிறேன், என்று சொல்கிற நிலைமைதான் இருக்கிறதே தவிர அந்தத் திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்படுகின்ற நிலைமை இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ஆகவே இப்படிப்பட்ட மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றக் கூட்டங்கள் நடைபெறுகிறபோது ஒரு அமைச்சராவது அங்கே சென்று தலைமையேற்று நடத்தியாக வேண்டும். மக்களால் தேர்ந்தெடுக்க பட்டவர்களின் பிரதிநிதியாக இருக்கிற ஒருவர் தலைவராக வந்து செயல்பட்டாக வேண்டும். அப்படி மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப் பட்டவர்கள் தலைவராக வந்தால் மாவட்ட வளர்ச்சி மன்றத்திலே எடுக்கப்பட்ட முடிவுகளை 5 ஆண்டுக்காலத்திற்குள்ளாகவாவது திட்டங்களாக நிறைவேற்ற முடியும். இன்னும் நம்முடைய அரசு வந்ததற்குப் பிறகு பல்வேறு குழுக்கள் ஒன்றிய ஆலோசனைக்

குழுக்கள் ஒன்றிய குழுக்கள் என்று பல குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டு இருப்பதால் எதிர்க்கட்சி வரிசையில் அதை ஏற்றுக்கொள்ளமுடியாத நிலைமை இருக்கிறது என்றால் அவர்கள் அதைப் பாராட்டுவது கூட இல்லை. அவர்கள் அதற்கு மாறாக அந்தக் குழுக்களைப் போட்டுக்கொண்டு ஆளுங்கட்சியினர் ஏதோ தவறான வழியில் செல்கிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். அந்த ஆலோசனைக் குழுவில் தெரிவிக்கப்படுகின்ற கருத்துக்களை அந்த அந்த இடங்களிலே உள்ள அதிகாரிகள் நிறைவேற்றுவதில் ஈடுபடுகிறார்களா என்றால் நிச்சயமாக இல்லை. ஏதோ ஒன்றிரண்டு இடங்களைத் தவிர, ஒன்றியத்தின் ஆணையராக இருந்தாலும், டி. டி. ஓ.-வாக இருந்தாலும் அந்தக் குழுவின் ஆலோசனைகளைப் பெற்று காரியங்களைச் செய்வதில்லை. ஆணையரும், டி. டி. ஓ.-வும் தான் அந்தக் குழுக்களிலே தலைவர்களாக இருக்கிறார்கள். அந்தக் குழுக்களிலே இருக்கிறவர்கள், ஆளுங்கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் குறுக்கீடு செய்கிறார்கள், ஆட்சி செய்கிறவர்களின் தவறுகளுக்கு அவர்கள் உறுதுணையாக இருக்கிறார்கள், அதிகாரிகள் அதைச் செய்யவேண்டுமென்று சொல்லி பல நேரங்களில் இதை ஊழல் உள்ள ஆட்சியாக ஆக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

[முற்பகல் 11-00]

இவ்வாறு ஆளுகிற கட்சியிலே இருக்கிற, அந்தக் கட்சியின் சொந்தக்காரர்கள் பலர் பல நேரங்களில் சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எங்களுக்கு இருக்கின்ற வருத்தமெல்லாம், ஆளும் கட்சியிலே இருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களிலேயிருந்து, கீழேயிருக்கின்ற அடிமட்டத் தொண்டன் வரையிலே, நாங்கள் ஆட்சிக்கு வருவதற்கு முன்னால் உற்சாகத்தோடும், மகிழ்ச்சியோடும், துள்ளிக்குதித்து ஓடி வந்து விளையாடிய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்துத் தொண்டன் இன்றையதினம் நாங்கள் போகும் நேரத்தில் எட்டு அடிக்கு அப்பாலே நிற்கின்ற நிலைமையைத்தான் பார்க்கிறேன்.

காரணம், வேறு ஒன்றும் அல்ல. அவன் மனத்திலேயிருக்கும் வேதனைதான். நாம் ஆளுங்கட்சிக்காரர்களாக வந்தபிறகு, ஏதோ, நாம் படித்துப் பட்டம் பெற்று, இந்தக் கட்சி ஆட்சிக்கு வர வேண்டுமென்று விரும்பியிருக்கிறோம், எம். ஏ., பி. ஏ., வரையில் படித்துவிட்டு வந்தபிறகு ஏதோ ஒரு வேலை வாய்ப்பில் ஈடுபடுவேன் என்று எண்ணி என் தந்தை அந்த அளவிற்கு எண்ணிக் கொண்டிருக்கிறார். நான்கைந்து ஆண்டு காலமாகப் புரட்சித் தலைவரின் ஆட்சி வர வேண்டுமென்று எண்ணி, அதை நான் ஏற்றுக்கொண்டு பணியாற்றி, ஆட்சிக்கு வந்தும் இரண்டாண்டு காலம் ஆயிற்று. ஆனால், ஏதாவது எனக்குப் பணி கிடைக்கிறதா என்று கேட்டால் அங்கேயிருக்கிற வேலைவாய்ப்புத் தேடித்தரும் அலுவலகத்திற்குச் சென்று பார்த்தால் அதிலே பத்தாண்டுகளுக்கு முன்னால் யார் பதிய வைத்துக்கொண்டிருந்தார்களோ அல்லது யாராவது வேலையிலிருந்து பிறகு விடுபட்டுப் போயிருந்தால், அவர்களை மீண்டும் போட்டுக்கொண்டிருக்

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. துரை கோவிந்தராசன்]

கிறார்கள். மீதம் ஏதாவது இடமிருந்தால் உங்களை நிரப்பு கிறேன் என்று சொல்கிறார்கள் என்ற அப்படிப்பட்ட உத்தரவைத் தான் உங்களுடைய முதலமைச்சர், மரியாதைக்குரிய புரட்சித் தலைவர் அனுப்பியிருக்கிறார் என்று ஆங்காங்கு இருப்பவர்கள் சொல்லிக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

இதை நான் சொல்வதற்குக் காரணம், எதையெடுத்தாலும், எந்தயிடத்திலே போய் நின்றாலும், இந்த அரசின் உத்தரவு, அது காவல் துறை நிலையிலே ஆரம்பித்தாலும், பல்வேறு இடங் களுக்குச் சென்றாலும் அப்படி முறையான காரியங்கள் நடை பெறும் நேரத்தில் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினுடைய சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாக இருந்தாலும், இன்னும்கூட நான் சொல்வேன், அமைச்சர் பெருமக்கள்கூடச் சிலநேரங்களில் தொலைபேசியிலே வீணாக எடுத்துப் பேசி விட்டு வைக்கின்ற நிலையிலே இருந்துகொண்டு இருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட முறையான காரியங்கள்கூட நடைபெறவில்லை என்ற நிலைமைதான் இன்றைக்கு இருக்கிறது. நான் இதைச் சொல்வதற்குக் காரணம், ஏதோ அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சிக்கு வந்த பிறகு, ஆட்சியின் பொறுப்பிலே இருக்கிற காரணத்தால் அதிகாரத்தைப் பயன்படுத்தி ஒவ்வொரு இடத் திலும் இப்படிப்பட்ட நிலைகளை வளர்த்துக்கொண்டிருக்கிறது என்ற காரணத்தாலே நான் மிகப் பணிவன்போடு புரட்சித் தலைவர் முதலமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்வேன், சிலநேரங்களில்கூட இன்றைக்கு வாதாடி, போராடி சிலவற்றைப் பெற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எனக்கு ஒரு சந்தேகம் இருக் கிறது. நான்கைந்தாண்டு காலம் ஒருயிடத்தில் பணியாற்றி, 300 ரூபாய், 400 ரூபாய் என்ற நிலையில் பலர் பெற்றிருந்திருக் கிறார்கள். ஆனால், அப்படிப் பெற்றுக்கொண்டிருந்தவர்கள் வேலையில்லாத காரணத்தால் அந்தயிடத்திலேயிருந்து விடுவிக்கப் பட்டிருக்கிறார்கள், தற்காலிகமாகப் பணியாற்றியிருக்கிறார்கள். ஆனால், அந்த இடத்திற்கு ஏதோ ஒரு நேரத்தில் புதியவர்கள் 10 பேர், 15 பேர் மீண்டும் எடுக்கப்பட வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டு அந்த நிலை வரும்பொழுது ஒட்டு மொத்தமாக நான்காண்டு காலம் பணியாற்றி, 400 ரூபாய் பெற்றுக்கொண்டிருந்தவர்கள், மீண்டும் அந்தத் தொகையைத் தந்தாக வேண்டும், அதிலே அமர்த்தியாக வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். நான் கூடச் சொன்னேன். சிலநேரங்களில் படித்த வாலிபர்கள் நான்காண்டு காலம் பணியாற்றியிருக்கிறார்கள். சிலபேர், அவர்களோடு படித்த வர்கள் பணியாற்றாத நிலையில் சுற்றிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். முன் காலத்திலே ஒன்றியப் பகுதியில் சிலபேர் எம். ஏ., பி. ஏ., வரையிலே படித்துவிட்டு பணியாற்றிவிட்டு, வேலையிழந்து இருக்கிறார்கள். இரண்டாண்டு காலம் பணியாற்றிவிட்டு, வேலை முடிந்தபிறகு வேலையில்லாத காரணத்தால் போயிருக்கிறார்கள். மீண்டும் அவர்களுக்குத்தான் இந்த இடத்திலே வேலை தர வேண்டும். ஏற்கனவே பணியாற்றியவர்களுக்கு முன்னுரிமை தர

வேண்டும். அவர்கள் வயது வரம்பு மீறக்கூடிய நிலையிலே இருக்கிறார்கள் என்ற புதிய நிலையை உருவாக்கிக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

நான் என்னுடைய தாழ்மையான வேண்டுகோளாகத் தெரிவித்துக் கொள்வதெல்லாம், ஒன்றாக, ஒரே வகுப்பிலே ஒரு கல்லூரியில் படித்து, பட்டம் பெற்று வெளியே வந்து, நான் காண்டு காலம் வேலை செய்துவிட்டும், இன்னொருவர் நான் காண்டு காலம் எந்த வேலைக்கும் செல்லமுடியாமல் வீதியிலே திரிகின்ற நிலையில் பலர் இந்த நாட்டிலே இருக்கிறார்கள். அவர்களைப்பற்றி யாரும், ஒருவரும் கவனித்ததாக எனக்குத் தெரியவில்லை. இந்த நாட்டிலே தொழிற்சாலையாக இருந்தாலும், அல்லது ஆட்சியின் பல்வேறு இடங்களிலே இருந்தாலும், அங்கே பணியாற்றும் பணியாளர்களைப்பற்றி, ஒட்டு மொத்தமாகக் கூடி அவர்கள் ஊர்வலங்கள் நடத்தும் அந்த நிலைக்குரியவர்களுக்கு மட்டும் காரியங்களை நடத்துகிறார்களே தவிர, அதை விட்டுவிட்டு இப்படிப்பட்ட ஒட்டுமொத்தமாகப் படித்திருப்பவர்கள், இன்னும் பத்தாண்டு காலமாகியும் ஏழ்மை நிலையிலே ஒவ்வொரு வீட்டிலேயும் இருப்பவர்கள் ஆகிய இப்படிப்பட்டவர்களையும் கணக்கில் எடுத்து, அவர்களுக்கு ஏதாவது செய்யவேண்டும். அவர்களின் தரத்திற்கேற்றவாறு எதாவதொரு வேலையைத் தேடித்தர வேண்டும் என்பதையெல்லாம் நாம் கவனத்தில் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோமா என்றால் எடுத்து எடுத்துப் பார்த்துக்கொண்டிருக்கிறோம். அதற்காக, அவர்களுக்காக, ஒட்டுமொத்தமாகச் சொல்வதற்கு இந்த மன்றத்தில் அதிகம்பேர்கள் பேசும்பொழுது ஒன்றைச் சொல்வோம். படித்தவர்கள் நிரம்பப் பேர்கள் வேலையில்லாமல் சுற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கெல்லாம் வேலை தேடித் தரவேண்டுமென்று கொஞ்சம் மெதுவாகச் சொல்வோம். அண்ணா அவர்கள் சொன்ன அந்தக் கனிவான வார்த்தையைப் போல், அதை மாத்திரம் கொஞ்சம் கனிவோடு சொல்வோம். வேலையிலிருந்து கொஞ்சம் விடுபட்டுப் போனவர்கள், அல்லது ஊதியத்தை உயர்த்த வேண்டுமென்று சொல்லும்போது, உரத்த குரலில், கொஞ்சம் வலுவாகச் சொல்வோம். அப்படிப்பட்ட நிலைமைதான் இன்றைக்குத் தமிழகத்திலே எல்லா பகுதிகளிலும் இருக்கிறது.

இன்றைக்கு இங்கே இருக்கிற அமைச்சர்களுக்குத் துணையாக மாவட்டத்திலே பல்வேறு நிலையிலே இருப்பவர்கள்— திட்டங்கள் நிறைவேற்றப்பட வேண்டுமானால், புதிதாக வந்துள்ள அரசு, முன்னாலிருந்த அரசு செய்துள்ள நல்ல திட்டங்களை நாம் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறோம். அவர்கள் செய்த தவறுகளை தவறு என்று ஒதுக்கி, அந்தத் தவறுக்குப் பரிகாரம் காணுகின்ற அளவில், இந்த நாட்டில் மறுமலர்ச்சி ஏற்பட, ஏழை மக்களுக்காகச் செய்யப்படுகின்ற திட்டங்களை, நடைமுறைப்படுத்துவது

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. துரை கோவிந்தராசன்]

மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள்தான். ஆனால், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் பல பேர்கள் இருக்கிறார்கள். சில பேர்கள் நடந்து கொள்ளும் முறையை நாம் சுட்டிக்காட்டியாக வேண்டும். போதையிலே பலவிதமான போதை என்று சொல்வது உண்டு: அந்தப் போதை என்று சொல்வதனாலே, மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அதிகமாகப் படித்தவர் என்பதால், அந்த படிப்புக்குரிய அறிவு போதை சில நேரங்களிலே அவர்களுக்கு உண்டு. இதைக் குறைவாகச் சொல்லவில்லை. நாம், மக்களுக்காக பாடுபட, குறைகளைக் கேட்டு சொல்வதற்காக. நாம் இந்த மன்றத்திற்கு வருகிறோம் என்று சொன்னாலும் அவர்கள் படித்துவிட்டு, திட்டங்களை நாட்டுமக்களுக்குச் செய்கிற இடத்திலே இருப்பவர்கள். அப்படிப்பட்டவர்கள் தாம் இருக்கின்ற அந்த அதிகார இடத்திற்காக அல்லது தாங்கள் பெற்றிருக்கிற அந்தப் பதவிக்காக அதை ஒரு பெரிய நிலையாக எடுத்துக்கொண்டு சில நேரங்களிலே யார் எதைச் சொன்னாலுமே கேட்பதில்லை. சில மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் இருக்கிறார்கள், நல்ல காரியங்களை பொது மக்களுக்கு நன்மை தரும் காரியங்களைச் சொன்னாலும் கூட, அதைக் கேட்பதில்லை. இருக்கிற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களெல்லாம் ஐ. ஏ. எஸ். படித்துவிட்டு, இந்தச் சட்டமன்றத்திற்கு வரவில்லை. ஐ. ஏ. எஸ். தகுதிக்கேற்றவாறு தங்களுடைய மனைவிமார்களைத் தேர்ந்தெடுத்து, அப்படிப்பட்ட உல்லாசமான வாழ்க்கையிலே இருக்கவேண்டுமென்ற உணர்வோடு சட்டமன்றத்திற்கு வரவில்லை. தானாகவே, மக்களது எண்ணங்களை எடுத்துச் சொல்ல வேண்டுமென்ற நிலையிலே வந்திருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களைக் கொஞ்சம் கவனிக்க வேண்டுமென்று முதலமைச்சர் மூலமாகக் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் மக்களுடைய குறைகளைச் சொல்ல வந்தவர்கள் என்ற முறையிலும், மக்களுக்காக தொண்டாற்ற, பணியாற்ற பொறுப்பேற்றவர்கள் என்ற வகையிலும், எந்தக் கட்சி உறுப்பினராக இருந்தாலும், அவர்கள் வருகிற நேரத்தில் நல்ல காரியங்களுக்காக, பொதுவான காரியங்களுக்காக, நாட்டுக்குத் தேவைப்படுகிற காரியங்களுக்காக முன் வந்தால், அதனை மனமுவந்து ஏற்றுக்கொள்ளட்டும். சொல்கிற காரியங்கள் தனித்தன்மையான காரியங்களாக இருந்தால், நாட்டுக்கோ, அரசுக்கோ தவறு செய்கிற காரியங்களாக இருந்தால், அவற்றை ஒதுக்கிவிடட்டும். அவற்றை எல்லாம் பொறுப்பிலே உள்ள மாண்புமிகு முதலமைச்சர் புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் கவனத்திலே கொள்கிறார்கள். நாங்கள் மாவட்டத்திலே சுற்றி, சுற்றி வருகிற நேரத்தில் எந்த ஒரு இடத்திற்குப் போனாலும், 'உங்களுடைய முதலமைச்சர் எல்லாவற்றையும் சொல்லிவிட்டுச் சென்றார்கள், எங்களுக்கு எல்லாம் தெரியும், நீங்கள் போய் வாருங்கள்' என்று சொல்லிவிடுகிற காரணத்தினால் நாங்கள் மாவட்டத்திற்குள் எங்கேயும் சுற்றுவதற்கு வழியில்லை: அங்கிருந்து, ஊரிலிருந்து சென்னைக்கு வந்து கோட்டைக்குள்ளே வந்து சுற்றி, சுற்றிப் பார்த்து, முடிவாக சட்டமன்ற உறுப்பினர்

[திரு. துரை கோவிந்தராசன்] [1979 ஏப்ரல் 16

விடுதியிலே இருக்கிற உணவகத்திலே சாப்பிட்டுவிட்டு, மேலே போகிற நிலைமையிலே தான் இருக்கிறோம். அவர்களுக்கு ஏதோ கட்டளையிட்டிருப்பதைப் போல், பல காரியங்களைச் செய்கிற நேரத்தில், அவர்கள் அவற்றைத் தங்களுக்குச் சாதகமாகப் பயன் படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இலஞ்ச இலாவண்யமற்ற ஆட்சி இருக்க வேண்டுமென்ற நேரத்தில், இந்தச் சட்டமன்ற உறுப் பினர்கள் இலஞ்ச இலாவண்யம் கொள்வார்கள் என்று எங்களுக்குத் தெரிவித்துவிட்டு, முன்னாலிருந்தவர்கள் ஒதுக்கிவிட்டுச் சென்ற சில இடங்களிலே, இவர்கள் அதைச் செய்து வருகிறார்கள். தயவுசெய்து நம்முடைய முதலமைச்சரவர்கள் புள்ளி விவரமாகக் கணக்கெடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்டவர்களை இனம் கண்டு கொண்டு, நல்ல நிலையிலே வளர்ந்து வருகிற இந்தச் சமுதாயத்திலே இருக்கிற ஒன்றிரண்டை, இப்படிப்பட்டவர் களைப் போக்குகிற வகையில் அவைகளை எல்லாம் சீர்படுத்த வேண்டுமென்று வேண்டி விரும்பி கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

[முற்பகல் 11-10]

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாவட்ட நிர்வாகம், அமைச்சர்கள், ஆட்சியாளர்கள், இந்த இரு மானிய கோரிக்கை கள் மீது பல மாமன்ற உறுப்பினர்கள் நல்ல கருத்துக்களை இங்கே எடுத்துச் சொன்னார்கள். நான் ஒட்டுமொத்தமாக கவனித்ததில், நான் புரிந்துக் கொண்ட அளவில், நிர்வாகத்திலே இருக்கிறவர்கள் குறிப்பிடத்தக்கது சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை கவனிப்பது இல்லை, மதிப்பது இல்லை என்பதும், நிர்வாகத்தின் அடித்தளமாக இருக்கிற—கிராமப்புறங்களிலே பலவிதமான பொறுப்புகளில் இருக்கின்றவர்கள் நியாயமான வழிகளில் எப்படி சட்டத்தைச் செயல்படுத்த வேண்டுமோ அப்படி அவர்கள் சரியான முறையில் செயல்படுத்தக்கூடிய நிலையில் அவர்களுடைய வாய்ப்பு வசதிகள் இல்லை என்பதையும் இங்கே குறிப்பிட்டிருக் கிறார்கள். நான் இன்றைக்கு இங்கே ஒன்றைக் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன்,

ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்களும், எதிர் வரிசையில் இருப் பவர்களும் இந்த அரசைப் பற்றிக் குறை கூற விரும்பிய அந்த நேரத்தில் முதல் அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு உத்தரவை இட்டிருப் பதாகவும், அதிகாரிகளிடம் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் சென்று எதையும் சொல்ல முடியாத வகையில், சொன்னால் அந்த அதிகாரிகள் கேட்கக் கூடாது என்கிற வகையில் முதலமைச் சருடைய உத்தரவு அங்கே அவர்களிடம் தரப்பட்டிருப்பது போலவும், அந்த அடிப்படையில் அதிகாரிகள் நடந்து கொள்வதாகவும் குறிப்பிட்டார்கள்.

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன்]

நிர்வாகத்தில் தலையிடக் கூடாது என்று மக்கள் முன் பேசியவர்கள் இப்பொழுது ஆட்சியில் இருக்கிற நாங்கள் மட்டும் அல்ல; எதிர் வரிசையில் இருக்கிற அத்தனை பேரும் பேசியிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் இங்கே நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். அந்த வகையில் ஆட்சியிலே, ஆட்சி நிர்வாகத்திலே தலையிடக் கூடாது என்று சொல்லிய கருத்தை நான் அதிகாரிகளுக்குச் சொல்லும்போது சலுகைகள் காட்டக் கூடாது என்பதுதான் என்னுடைய கருத்தாக அங்கே சொல்லப்பட்டதே தவிர எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள் இதுபோன்ற நாட்டுக்கு உழைக்கின்ற தலைவர்கள் எந்தெந்த மாவட்டங்களிலே அல்லது கிராமங்களிலே நகரங்களிலே உள்ள மக்களுடைய செல்வாக்குப் பெற்றவர்கள் நியாயமானதாகவும் மக்களுக்கு தேவையானதாகவும் நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று தெரிவிக்கும்போது அதை நீங்கள் கொடுக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை, அதை ஏற்றுக் கொண்டு செயல்பட வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று நான் எந்த உத்தரவையும் இடவில்லை என்பதை இங்கே நான் மாமன்ற உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இருப்பினும் நிர்வாகத்திலே தலையிடக் கூடாது என்று சொல்லியிருக்கிற வார்த்தையை அதிகாரிகள் பயன்படுத்திக் கொண்டு செயல்படுகிறார்கள் என்றால் அவர்கள் தங்களுடைய பொறுப்புகளை இந்த அரசினுடைய நோக்கத்தைத் தெரிந்து கொள்ளாமல் செயல்படுகிறார்கள் என்பதுதான் பொருளாகும் என்றும் அப்படி அல்லாமல் வேறு விதத்திலே செயல்படுகிறார்கள் என்றால் அது இந்த அரசை மட்டுமல்ல, மக்களுடைய நன்மைகளை அலட்சியப்படுத்துகிறார்கள் என்றும் பொருள் ஆகும் என்பதையும் நான் முதலமைச்சர் என்ற பொறுப்போடு இந்தக் கருத்தை இங்கே வெளியிட விரும்புகிறேன்.

இதற்குப் பிறகாவது, அதிகாரிகள் இப்படிப்பட்ட கருத்துக்களை, வேதனை நிறைந்த விமர்சனங்களை இந்த மாமன்றத்தில் உறுப்பினர்கள் சொல்வதற்குரிய சூழ்நிலையை உருவாக்க மாட்டார்கள் என்று எதிர்பார்க்கிறேன்.

ஆனால் அதே நேரத்தில் இங்கே பல பேர் ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் ஏதோ தம்மை ஆசிரியரைப் போல நினைத்து, மற்றவர்களைப் பள்ளிப் பிள்ளைகள் போல உட்கார வைத்துக் கொண்டு பேசுகிற நிலை இருக்கிறது; கட்டளையிடுவது போல் இருக்கிறது, உறுப்பினர்கள் எழுந்து பேச வேண்டியிருக்கிறது, சில நேரத்தில் மரியாதை கூட காட்டப்பெறுவது இல்லை என்று சொன்னார்கள். அவர்களுக்கு எல்லாம் நான் சொல்லிக்கொள்வது. யாராவது அதிகாரிகள் அப்படி நடந்து இருப்பார்கள் என்றால், அவர்கள் ஆட்சி

மாற்றத்தில் முக்கியமான, அடித்தளமான கருத்தை, மக்களின் விருப்பத்தை இன்னும் தெரிந்துகொள்ளாமல் தவறு செய்கிறார்கள் என்பதை இங்கே நான் எடுத்துக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

மக்களுடைய பிரதிநிதிகளாக தேர்ந்தெடுக்கப்படுகின்றவர்கள் மக்களுக்காக, அவர்களது கருத்துக்களை எடுத்துவைக்க வேண்டும். அந்தக் கருத்தைச் சொல்லும்போது மக்களுடைய வேதனையின் பிரதிபலிப்பாக அங்கே அவர்களுடைய மத்தியில் அது வைக்கப்படுகிறது என்பதை உணர மறுக்கிறவர்கள் அந்தப் பதவியில் இருப்பதற்கு பொருத்தம் அற்றவர்கள் என்பதுதான் இந்த அமைச்சரவையின், இந்த ஆட்சியின் சரியான மதிப்பீடு என்பதை இங்கே நான் வெளியிட விரும்புகிறேன்.

இவைகளை நான் திரும்பத் திரும்ப வெவ்வேறு வார்த்தைகளைக் கொண்டு சொல்வதற்குக் காரணம், இங்கே அவ்வளவு வேதனையோடு பேசியிருக்கிறார்கள். இங்கே குறை கூறுவதற்கு என்று சொல்வது வேறு. இருக்கின்ற நிலைமையை வேதனையோடு எடுத்துக்கூறுவது வேறு. அந்த அளவில், நான் உணர்ந்த வகையில், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் செய்தாலும் சரி, வேறு எந்தப் பொறுப்பிலே இருக்கிற அதிகாரிகளாக இருந்தாலும் சரி, மக்களின் பிரதிநிதிகள் மதிக்கப்பட வேண்டியவர்கள் என்பதை உணராதவர்கள் ஆட்சி மாற்றத்தின் கருத்தை புரிந்து கொள்ள முடியாதவர்கள் என்பதை அழுத்தம் திருத்தமாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏதாவது ஒரு கட்சியை ஆட்சியில் இருந்து இறக்கி விட்டு மற்றொரு கட்சியை ஆட்சியில் எதற்காக மக்கள் அமர்த்துகிறார்கள் என்பதை ஆட்சிக்கு உதவியாக இருக்கும் அதிகாரிகள் புரிந்து கொள்ள வேண்டியது அவசியமாகும். அவர்களே அவ்வித தவறு செய்வார்களாயின் மக்களின் விருப்பத்தை தெரிந்து கொள்ள மறுக்கிறார்கள் என்ற முடிவுக்குத் தான் ஆட்சியில் இருப்பவர்களும், இங்கே ஆட்சிக்குத் துணையாக இருக்கும் மாமன்ற உறுப்பினர்களும் உணர்வார்கள் என்பது இன்றைக்கு நடைபெறும் இந்நிகழ்ச்சியின் மூலம் வெளிப்படுத்தப்பட்டு இருக்கிறது என்பதை நான் எடுத்துக்கூற விரும்புகிறேன்.

ஆனால், அதே நேரத்தில், எல்லோரும் பொறுப்புடனும், கடமை உணர்வுடனும் அதிகாரிகளை அணுகுகிறார்கள் என்ற முழு முடிவிற்கு நாம் அனைவரும் வந்து விடமாட்டோம் என்பதிலே என்னுடன் நீங்கள் நிச்சயமாக கருத்தைச் சேர்த்துக் கொள்வீர்கள் என்று நான் நிச்சயமாக எதிர்பார்க்கிறேன். ஆனால் 99 பேர் நல்ல காரியத்தைச் செய்யலாம், யாராவது ஒருவர் தவறான செயலுக்குத் தங்களைச் சொந்தமாக்கிக் கொள்ளும்போது மிகப்பெரிய அவப்பெயர் அந்த 1 சதவிகிதத்தினருக்கு மட்டுமல்ல 100 சதவிகிதத்தினருக்கும் வருகிறது என்பதை நாம் மறந்து விடக்கூடாது. சில இடங்களில் நடந்து இருக்கின்றன. தவறுகள் இரு பக்கமும் நடைபெறுகிறது

என்பதையும் நான் இங்கே குறிப்பிட்டாக வேண்டும். சாதி உணர்வின் காரணமாகவோ அல்லது வேறு தொடர்பாகவோ சிபாரிசுகளுக்குப் போகும் நிலைமைகள் இங்கே ஒரு சிலர் செய்வதன் விளைவாக அதிகாரிகள் அதைப் பயன்படுத்திக் கொள்கிற வகையில், எவ்வாறெல்லாம் காரியங்கள் நடைபெற வேண்டிய காரியங்கள் வீணடிக்கப்படுகின்றன என்பதை நாம் உணர்ந்தாக வேண்டும். அந்த வகையில் நான் மாமன்ற உறுப்பினர்களைக் கேட்டுக் கொள்வது நம்மில் யாராவது தவறு செய்வார்களானால் அவர்களை நாம் திருத்தியாக வேண்டும்.

[முற்பகல் 11-20]

எப்படி அதிகாரிகளைக் கண்டித்து, அந்த அதிகாரிகளுடைய தவறுகளை நாம் எடுத்து சுட்டிக்காட்டி, அப்படி இருக்கக் கூடாது என்று சொல்லுகிறோமோ அதே போல நம் அனைவரிலும் யாரோ ஒருவர், 234 உறுப்பினர்களில் யாராவது ஒருவர் வேறு சலுகைகளை எதிர்பார்த்து காரியம் ஆற்ற முனைந்தார்கள் என்றால் அது தெரிந்தவுடன் நாமே அவர்களைத் தடுத்து, அவர்களுக்கு அறிவுரை கூறவும் நாம் முன்வர வேண்டுமென்ற வேண்டுகோளை என்னை உள்ளிட்ட வகையில் இங்கே சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். அது தவறு என்று நீங்கள் யாரும் குறிப்பிட மாட்டீர்கள் என்று நான் எதிர்பார்க்கிறேன்.

அதே நேரத்திலே, அடிமட்டத்திலே இருக்கிற அதிகாரிகள் என்று அழைக்கப்படுகிறவர்கள், குறிப்பாக கிராமப்புறங்களிலே இருக்கிற அதிகாரிகள், கர்ணம், கணக்குப்பிள்ளை போன்றவர்கள் யாராக இருந்தாலும், எந்தப் பதவியிலே இருந்தாலும் அவர்கள் பார்ட் டைம் ஒர்க்கர்ஸ் ஆக இருக்கிற நிலைமை உண்மையிலேயே நாட்டுக்கு நல்லதல்ல என்பதைப் பற்றி இங்கே சில நல்ல அறிவுரைகளை, கருத்துக்களை எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். ஒட்டுமொத்தமாக அத்தனை பேர்களையும் முழு நேர அரசு ஊழியர்களாக மாற்றுவது என்பது நிதிநிலையைப் பொறுத்து நடைபெறுவது முடியாத காரியம் என்பதை நாம் ஒவ்வொருவரும் நன்கு உணர்வோம்.

ஆனால் அதற்காக நாட்டிலே அடித்தளத்திலே இருக்கிறவர்கள் அலட்சியப்படுத்தப்படும் வகையில் தவறு செய்கிறவர்கள்; செல்வாக்கு உள்ளவர்களுக்கு உதவியாக இருப்பவர்கள், சந்தர்ப்பத்திற்கேற்றவாறு தங்களை மாற்றிக்கொள்கிறவர்கள் இப்படிப்பட்டவர்கள் அதிகாரத்திலே இருப்பவர்கள் என்றால், அதிலே இருந்து, ஆட்சி வரையிலே, தலைமையிடம் வரையிலே தொடர்கிறது என்று பார்க்கும்பொழுது அந்த வழிக்கு நாம் ஒரு முற்றுப்புள்ளி வைத்தாக வேண்டும் என்பதில் இந்த அரசுக்கு எந்த விதமான மாற்றுக்கருத்தும் இல்லை என்பதை நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அதோடு இன்னொன்றைக் கூறிக்கொள்வது என்னுடைய கடமை. சற்றேறக்குறைய 15000 எண்ணிக்கைக்குமேல் ரெவின்யூ வில்லேஜஸ் இருக்கின்றன என்றால் அத்தனை அதிகாரிகளையும் ஒட்டுமொத்தமாக மாற்ற முடியாவிட்டாலும் இந்தச் சிறிய சிறிய பிரிவுகள் என்று சொல்லக்கூடிய அளவிற்கு இருக்கிற கிராமங்களை கொஞ்சம் பெரிய கிராமங்களாக மாற்றி 4, 5 ஆயிரம் கிராமங்களுக்குள்ளே அடக்கமாக, அத்தகைய அமைப்புகளுக்கு முழு நேர ஊழியர்களாக பணியாளர்களை அமர்த்தி அரசு செயல்படுத்த முடியுமா என்பதைப்பற்றி இந்த அரசு பரிசீலிக்கிறது என்பதை இங்கே நான் சொல்ல விரும்புகிறேன், அதன் விளைவாக முழு நேர ஊழியர்களென்று வந்தால் அவர்களுக்கு சில கட்டுப்பாடுகள் இருக்கின்றன. அவர்களுக்கு ஓய்வூதியம் கிடைக்கும். வேண்டிய வசதிகள் கிடைக்கும். ஆனால் எண்ணிக்கை குறைவு என்றாலும் அவர்களுடைய பணி மிக நல்ல முறையில் நடைபெறுவதற்கும், தனது சொந்த சுய இலாபத்திற்காக அவர்களுடைய பதவி பயன்படுத்தப் படமாட்டாது என்கிற நிலைமைக்கு உத்தரவாதம் இருக்கும் என்பதையும் நாம் எண்ணிப் பார்க்கிறபோது அப்படிப்பட்ட ஒரு நிலைமையை உருவாக்க முடியாதா? முயன்றால் என்ன ஆகும்? அதன் விளைவாக இந்த நாட்டு மக்களுக்கும், இந்த அரசுக்கும் என்ன இலாபம் ஏற்படும் என்பதை எல்லாம் நாம் கணிக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். இலாபம் என்று சொல்லுவது, இங்கே குறைகள் என்று கூறுகிறார்களே, அந்தக் குறைகள் மாறுவது நமக்கு இலாபம், அதிக ஊதியம் தரப்படுவது அரசுக்கு நஷ்டம் என்றாலும், மக்களுக்குத் தேவையான நன்மைகள் நடைபெறும் என்றால், சீராக நடைபெறும் என்றால், அந்த அதிகாரிகள் அதிலே இருக்கிறவர்கள் அச்சத்தோடு காரியம் ஆற்ற வேண்டிய நிலைமையிலே இருக்க வேண்டுமென்ற நிலைமை, உத்தரவாதம் இருந்தால் நிச்சயமாக நாட்டிற்கு மிக உபயோகமாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் சொல்லப் போனால், ஆங்காங்கே இருக்கிற அதிகாரிகள் எப்படி எப்படி சந்தர்ப்பத்திற்கு ஏற்றவாறு மாறுகிறார்கள் என்பதை நான் முன்னாலே கோடிட்டுக் காண்பித்தாலும் அதன் விளைவாக ஏழைகள் பல ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு கணக்கிட்டுப் பார்த்தால், இருந்த 1½, 1 ஏக்கர் நிலம் கூட இல்லாமல் ஆக்கப்படுகின்றதாக புகார் கூட இருப்பதை எண்ணிப் பார்க்கும்போது இவைகளை எல்லாம் மாற்றி அமைப்பதற்கு முழு நேர ஊழியர்களாக நாம் நியமிக்க வேண்டியது அவசியம் என்று எண்ணுகின்ற எண்ணம் நீண்ட காலமாக இருந்து கொண்டு இருக்கிறது.

திட்டங்கள் கூட பல ஆண்டுகளுக்கு முன்பாகத் திட்டப்பட்டு யோசிக்கப்பட்டது. ஆனால் அவைகள் அமுலாக்கப்படவில்லை.

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன்]

இந்தத் தமிழக அரசைப் பொறுத்தவரையில் அதை அமலாக்க முடியுமா, அமுலாக்குவதற்கு எந்த வழியைப் பின்பற்றுவது என்பதைப்பற்றித்தான் நான் முதலிலேயே கோடிட்டுக் காண்பித்திருப்கிறேன். இப்படி எல்லாம் சிந்தித்து அவைகளை நடைமுறைக் படுத்தும்போது ஒருபொறுப்புள்ள அதிகாரியாக இருப்பார், ஒரு பக்கம் விவசாயம் அது சொந்தத் தொழில். அதுபோல் இன்னொரு பக்கம் கணக்குப்பிள்ளை. இப்படிப்பட்ட இந்த நிலைமை எல்லாம் இல்லாமல் கணக்குப்பிள்ளை என்றால் உண்மையிலேயே கணக்குப் பார்க்க வேண்டிய பொறுப்பும், கணக்கை ஒப்படைக்க வேண்டிய பொறுப்பும் அதேபோல் முழு நேர ஊழியமாக உழைத்துத் தீரவேண்டிய பொறுப்பும் இருக்க வேண்டும் என்பதை எல்லாம் எண்ணிப்பார்க்கும்போது குற்றச்சாட்டுக்கள் குறையும் என்பது மட்டுமல்ல, குறைகளும் நிறையக் குறைந்து விடும் என்பது எங்கள் கருத்து என்ற வகையில் நாங்கள் பரிசீலித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அதை நான்கைந்து மாதங்களோ அல்லது 7, 8 மாதங்களோ அல்லது அதற்குள்ளாகவோ, அதற்கு மேலானாலும் பரவாயில்லை, எப்படியும் நன்கு சிந்தித்து, அடிக்கடி மாற்றம் செய்வது என்கிற நிலைமை இல்லாமல், ஒரு நல்ல திட்டமாக உருவாக்கி அதனை அமல்படுத்துவதற்கு உங்கள் ஆதரவு எதிர்பார்க்கப்படுகிறது என்பதை நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

அதே நேரத்தில் சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அமைச்சர்கள் உள்ளிட்டு மற்றும் பேரவைத் தலைவர், துணைத் தலைவர் உள்ளிட்டு—சம்பளத்தைப் பற்றி என்று சொன்னால் வருத்தப்படக்கூடாது, அதற்கு அலவன்ஸ் என்று வைத்துக் கொண்டாலும் சரி, அல்லது வேறு எந்தப் பெயரை வைத்துக்கொண்டாலும் சரி—அதை உயர்த்த வேண்டும் என்கிற கருத்து இருந்து, நிதியமைச்சரவர்கள் அந்தக் கருத்தை வெளியிட்டு இவ்வளவு காலம் ஆகியும் ஏன் அமலுக்கு வரவில்லை என்ற கேள்வி இங்கே இருக்கிறது. இதைச் சொல்லும்போது ஒவ்வொருவர் முகத்தையும் பார்க்கிறேன், கண்ணாடி இருந்தால் என் முகத்தையும் கூட நான் பார்த்துக்கொள்வேன்..........(குறுக்கீடு)......... நமது மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. உமாநாத் அவர்கள் நான் கேட்கவில்லை என்கிறார்கள், அவர்களுடைய நிலைமை வேறு. அவர்கள் அப்படி அல்ல. சில சமயம் அவர் கட்சியைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களுக்குச் சம்பளம் கொடுக்கப்படுகிற வகையில் பாதுகாப்பு இருக்கிறது என்று கூட நான் கேள்விப்பட்டிருக்கிறேன். அது உண்மையாக இருந்தால் அப்படி இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். ஆகவே மற்றவர்களுக்கு அப்படி அல்ல. மற்றவர்கள் மடி ஏந்தி பிச்சை எடுத்து கட்சியை நடத்த வேண்டியவர்களாக இருக்கின்றார்கள் என்பது மட்டுமல்ல, அவர்கள் அந்த.......

திரு. ரா. உமாநாத் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, எங்களுடைய கட்சியில் சம்பளம் என்று கனம் முதலமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். பிறகு கூறுகிறபோது மற்றவர்கள் மடி ஏந்திப் பிச்சை, வசூல் செய்வது என்றெல்லாம் கூறினார். எங்களுடைய கட்சியிலேயும் அந்த மாதிரி ஜனங்களிடத்திலேயும், சாதாரண உழைப்பாளி மக்களிடத்திலேயும இருந்து வசூல் செய்து வரக்கூடிய அந்த கலெக்ஷனிலே இருந்து அந்தந்த மாவட்டத்தில் இருக்கக்கூடிய நிதிநிலைக்கேற்ப, சம்பளம் என்பதல்ல, ஒரு அலவன்ஸ் என்ற முறையிலே கொடுக்கப் படுகிறது. அது உண்மையிலேயே அவர்களுடைய வாழ்க்கைக்குக் குறைச்சலாக இருக்கும், அதற்கு உட்பட்டவர்களும் இங்கே எம்.எல்.ஏக்—களாக வந்திருக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாணபுமிகு உறுப்பினர் திரு. உமாநாத் அவர்களுடைய விளக்கம் எனக்குக் குறைந்தது 30 ஆண்டுகளாகத் தெரிந்த விளக்கம்.

திரு. துரை முத்துசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு திரு. உமாநாத் அவர்கள் ஏதோ அலவன்ஸ் ஆக என்று சொன்னார்கள் அவர்கள் எவ்வளவு அலவன்ஸ் பெறுகிறார்கள் என்பதை அறிய முடியுமா?

திரு. ரா. உமாநாத் : தலைவரவர்களே, அதிகபட்சம் அதாவது எங்களது பார்ட்டியிலே குடும்பம், குழந்தைகள், இதை எல்லாம் கணக்கில் எடுத்து 300 ரூபாய், இந்த 300 ரூபாய் என்பது நான் நாடாளுமன்ற உறுப்பினராக இருந்தபோதும், அதாவது 300 ரூபாய்க்கு மேற்பட்டு எவ்வளவு வருமானம் வந்தாலும் அதைப் பார்ட்டிக்குக் கொடுப்பது என்று எல்லா உறுப்பினர்களும் செய்த முடிவு. அதுபோன்றுதான் இன்றைக்கும் கொடுப்பது என்று இருக்கிறது.

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, நான் அந்தப் பிரச்சினைக்கெல்லாம் போகவில்லை. சொல்லப் போனால், நான் ஒன்றை இங்கே வற்புறுத்திக் கூற விரும்புவது, அந்த சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், மற்றவர்களுடைய செலவுக்குத் தகுந்த அளவிற்கு, இவர்கள் மக்களைச் சந்திக்க வேண்டிய அளவுக்கு உதவிகரமாக இந்தத் தொகை இல்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்டி இருக்கின்றார்கள், இந்தச் சட்டமன்றத் தொடரிலேயே, நிதியமைச்சர் சொன்ன அந்தக் கருத்து சட்டமாக நிறைவேற்றப்படும் என்பதை நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

1979 ஏப்ரல் 161

(முற்பகல் 11-30)

திரு. ரா. உமாநாத் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்கள், அறிவிப்பதற்கு முன் சட்ட முன் வடிவு சர்க்குலேட் பண்ணப்பட்டிருக்கிறது. இட் இஸ் ஆல்ரெடி தேர்.

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் : நான் சொல்வது நிறைவேற்றப்படும் என்று சொன்னேனே தவிர, அடுத்த கூட்டத் தொடரில் நிறைவேற்றித் தரவேண்டும் என்று மாண்புமிகு உமாநாத் அவர்களும், மற்றவர்களும் சொன்னால் எனக்கு ஒன்றுமில்லை. நான் எதற்குச் சொல்கிறேன் என்றால், அப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் இருக்கின்றன என்பதை தயவு செய்து நினைவில், கருத்தில் கொள்ள வேண்டும்.

இங்கே மேலும் குற்றச்சாட்டுகளை, குறைகளைக் கூறியிருக்கிறார்கள். பட்டா கொடுப்பதைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். நாங்கள் எந்த அளவிற்கு நிலங்களைக் கையகப்படுத்த முடியுமோ அந்த அளவிற்கு எடுத்துக்கொண்டு மிகப் பெரும்பான்மை கூட அல்ல—வீடு இல்லாதவர்களுக்கு வீடு கட்டிக் கொடுக்க வேண்டும் என்ற திட்டத்தை ஆளுநர் உரையில் வெளியிட்டிருக்கிறோம். இங்கே நானும் பேசியிருக்கிறேன். ஆகவே, பட்டா கொடுப்பது என்பதும், எந்த அளவிற்குக் கொடுக்கப்படும் என்பதும், எவ்வளவு கொடுத்தால் சரிப்படும் என்பதும், நிலைமைக்கு ஏற்ப மாற்றி ஒவ்வொரு குடும்பத்திற்கும் வெவ்வேறு வகையில் கொடுத்தால் குழப்பம் ஏற்படும் என்று உணர்ந்ததால் அதை இந்த அரசு விரும்பவில்லை. ஒரே வகையில் அவைகளுக்கு ஏற்பாடு செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று இந்த அரசு விரும்புகிறது.

சில இடங்களில் இப்போதே—தேதி கூட நான் சொல்லியிருந்தேன்—அந்த வகையில் வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். அரசுக் கடன் கொஞ்சம் கொடுப்பது, மானியமாகக் கொடுப்பது உழைப்பை அவர்கள் தருவது என்ற முறையில் வீடுகள் நாங்கள் கட்டிக் கொடுக்கிறோம்.

நாங்கள் பதவி ஏற்றப் பிறகு முதன்முறையாக நடந்த சட்டமன்றக் கூட்டத்தில் பதில் சொல்லும்போது சொன்னதைக் கவனப்படுத்த விரும்புகிறேன். வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கும் போது ஒருவருக்கு ரூ.5,000 என்றும், இன்னொருவருக்கு ரூ.3,000 என்றும் மற்றும் இன்னொருவருக்கும் ரூ.1,500 என்றும் இருந்தால், நாட்டிலே ஒருமைப்பாடு ஏற்படுவதற்குப் பாதகமாக அமையும் என்ற அச்சத்தில் இந்த அரசு இருக்கிறது. அத்தனை மக்களுக்கும், வீடு இல்லாதவர்களுக்கும் ரூ.5,000, ரூ.6,000 என்ற கணக்கில் வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்க முடியுமா

என்றால் நிச்சயமாக முடியாது என்பது நமக்கெல்லாம் தெரியும். ஆனால் பின்னுக்குத் தள்ளப்பட்ட, தாழ்த்தப்பட்ட மக்களுக்கு, வீடு இல்லாதவர்களுக்கு உடனடியாக வாய்ப்பு வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க முன் உரிமை அளிக்க வேண்டும். ஆனால் பெருவாரியான ஏழைமக்கள் நீண்ட நாட்களாகப் பின்தள்ளப்பட்டிருந்தாலும், மற்றவர்களைவிடக் குறையாமல் இருக்க வேண்டும் என்று எதிர்பார்ப்பது இயற்கை. அப்படி அதனால் ஒரு போராட்டம் ஏற்படக் கூடிய சூழ்நிலை இருக்கக் கூடாது என்ற அச்சம் இந்த அரசுக்கு இருக்கிறது. ஆகவே, அவைகளை யெல்லாம் நிறைவேற்றும்போது எந்த எந்த வகையில் செய்தால் பின்னால் பிரச்சனை எழாமல் இருக்குமோ —25 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகோ அல்லது 50 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகோ - ஒரு மாபெரும் பிரச்னை இந்த நாட்டில் எழாத வகையில், இப்போதே எச்சரிக்கையாக பிரச்னைகளை அணுகும் முறையில் மிகமிக உன்னிப்பாக கவனித்து, வேறுபாடு உணர்வு தோன்றாமல், நாட்டிலே குழப்பமும், சச்சரவும் ஏற்படாமல், விரோத உணர்வு ஏற்படாமல், மக்கள் ஒன்றுபட்டு வாழக் கூடிய நிலையிலே அவர்கள் அனைவரும் இருக்க வேண்டும் என்பதற்காக இந்த ஆட்சி தன் கடமையைச் செய்ய வேண்டும் இந்த அரசு அதை விரும்புகிற காரணத்தால் அந்த வகையில் அது செய்யப்படும்.

விவசாயிகளைப்பற்றி இங்கே பலர் பேசியிருக்கிறார்கள். விவசாயிகளுடைய பிரச்னைகளைப்பற்றி இன்று உச்சக் கமிட்டி பதில் சொல்லும். அப்படியென்றால் எப்போது சொல்லும்? கேட்கின்றார்கள். அது அவர்கள் சொல்ல வேண்டிய முடிவு. அவர்கள் சொல்லிய உடனேயே இந்த அரசு அதை பரிசீலித்து அரசாங்கத்தின் நிதிநிலைக்கேற்ப, தனது சக்திக்கு ஏற்ப அரசு தனது கருத்துக்களை வெளியிடும். இது தட்டிக் கழிக்கின்ற நிலைமையாக ஆகாதா என்று கேட்கப்படுகிறது. சொல்லாமல் இருப்பதும், பின்னால் சொல்லுகிறேன் என்று சொல்லுவதும் இல்லை என்பதற்கு அடையாளம் என்று சொல்லப்பட்டாலும், அந்த வகையில் இந்த பதில் இருக்கிறது என்று சொல்லிக் கொள்ளவில்லை, பின்னால் சொல்ல வேண்டும் என்றோ அல்லது பேசாமல் இருக்க வேண்டும் என்று நினைத்தோ இருக்கவில்லை, எவ்வளவு சீக்கிரமாக அந்தக் கருத்துக்கள் வரவேண்டுமோ அவ்வளவு சீக்கிரமாக கருத்துக்கள் வெளியிடப்பட்டு முடிவு ஏற்பட வேண்டும், எவ்வளவு சீக்கிரமாக பிரச்னையைத் தீர்த்து வைக்க முடியுமோ அந்த அளவுக்கு தீர்த்து வைக்க வேண்டும் என்பதில் நிச்சயமாக எங்களுக்கு அக்கறை உண்டு.

திரு. துரை முத்துசாமி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, உச்ச மட்ட குழுவின் பதில் விரைவில் வரும் என்று சொன்னார்கள். அப்படியென்றால் இந்தக் கூட்டத் தொடருக்குள் வருமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

1979 ஏப்ரல் 16]

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் : என்னுடைய முதல் பேச்சிலேயே இதைச் சொல்லியிருக்கிறேன். எப்போது தருகிறார்களோ அப்போதே அதுபற்றி பரிசீலிக்கப்படும். இதில் நாட்களைக் கடத்துவதில் எங்களுக்கு என்ன லாபம்? பிரச்னையை விரைவில் தீர்த்து வைக்க வேண்டும் என்பது தான் எங்கள் எண்ணம்.

நான் வாகைக் குளத்திற்குச் சென்றிருந்த போது, சுடப் பட்டவர்கள், துன்பத்திற்கு ஆளானவர்கள் என்னிடம் வந்து சில குறைகளைத் தெரிவித்தார்கள். அங்கு ஒரு புதிய பிரச்னையை என்னிடம் வைத்தார்கள். உண்மையில் இதை எங்கள் நண்பர்கள், அமைச்சர் பெருமக்களுக்குச் சொல்லி யிருந்தாலும், நாம் எல்லோரும் சிந்திக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். 60 வயது முதிர்ந்த ஒருவர் இந்தப் பிரச்னை யைப்பற்றி பேசிக்கொண்டு வந்த போது, அவரைப் போன்ற மற்றவர்களும், தாய்மார்களும் என்னிடத்தில் வந்து பேசும் போது, விவசாயப் பிரச்னையைப்பற்றி ஒன்று சொன்னார்கள். சிறிய விவசாயிகள், பெரிய விவசாயிகள் என்றெல்லாம் பிரித்திருக்கிறீர்கள். அதற்கு நாங்கள் மகிழ்ச்சி அடைகிறோம், இது நல்ல முயற்சிதான். அதைச் செயல்படுத்தினால் பயனும் உண்டு. ஆனால் அவர் குறிப்பிட்டது, தனக்கு $4\frac{1}{2}$ ஏக்கர் நிலம் இருக்கிறது. 10 ஆயிரம் ரூபாய் கடன் கூட்டுறவு வங்கியில் வாங்கி அந்தப் பணத்தைச் செலவழித்து கிணற்றைத் தோண்டி அதிலிருந்து பயனுள்ள வகையில் அமைத்து அந்த நீரைக் கொண்டு விவசாயம் செய்கின்றார். விவசாயம் செய்கின்றது எத்தனை ஏக்கர் என்றால் ஒன்றரை ஏக்கரில்தான். இது ஊருக்குள் இருக்கிறது. ஊருக்கு வெளியே 3 ஏக்கர் இருக்கிறது. அவர் தோண்டிய புதிய கிணற்றிலிருந்து தண்ணீரை வெளியிலுள்ள மூன்று ஏக்கருக்குக் கொண்டு செல்ல முடியவில்லை. அதற்கான வசதியும் இல்லை. ஆகவே அவர் ஒன்றரை ஏக்கருக்குள் தான் விவசாயம் செய்கிறார். நம்முடைய கணக்குப்படி அவர் பெரிய விவசாயி. இரண்டரை ஏக்கருக்கு மேல் வைத்திருக்கிறார், அதாவது $4\frac{1}{2}$ ஏக்கர் இருக்கிறது. ஆகவே பெரிய விவசாயி. ஆனால் அவர் பயிர் செய்வது ஒன்றரை ஏக்கரில்தான். ஆனால் மூன்று ஏக்கர் பயன்படாமல் இருக்கிறது. தண்ணீர் கொண்டு போக முடியாது. 10 ஆயிரம் ரூபாய் கடனைத் திருப்பிக் கொடுக்க முடியாத காரணத்தால் கூட்டுறவு வங்கியிலிருந்து கடன் பெற முடியவில்லை.

ஆகவே தனி மனிதரிடமிருந்து 10 ஆயிரம் ரூபாயை பத்து ரூபாய் வட்டியில் வாங்கியிருக்கிறார். கிணற்றிலிருந்து தண்ணீரும் கொண்டு போக முடியவில்லை, எப்போது இந்த 10 ஆயிரம் ரூபாயை திருப்பிக் கொடுக்க போகிறேன். மறுபடியும் கடன் வாங்க 10 ஆயிரம் ரூபாயை எப்போது

அரசுக்குக் கட்டப் போகிறேன். எனக்கு ஒன்றுமே புரியவில்லை என்று கண்ணீர் விட்டார். ஒரு சில சமயம் நல்லெண்ணத்தோடு, சில காரியங்களைச் செய்யும்போது, நடைமுறையில் சில நமக்கு வேறுபாடாக அமைந்து விடுகிறது என்பதை நாம் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டியிருக்கிறது. இடத்திற்கு ஏற்றவாறு சில பிரச்னைகள் உருவாகிறது. நேரில் இவற்றைச் சந்திக்கும் போது, சில உண்மைகள் வெளியாகிறது. மாமன்ற உறுப்பினர்கள் சொல்லுகின்ற கருத்துக்களுக்கு மாறுபாடாக நடக்க வேண்டும் என்ற நிலைமையில் இந்த அமைச்சரவை இல்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அந்த வகையில்தான் நான் ஆறுதல் சொல்லும்போது நான் அவரிடம் கேட்டேன், நீங்கள் வாங்கிய கடனைக் கொடுக்க வேண்டாம் என்று சொல்கிறீர்களா அல்லது கொடுக்க முடியவில்லை என்று சொல்கிறீர்களா என்று கேட்டேன், அதற்கு அவர் சொன்ன பதில், வாங்கிய கடனைக் கொடுக்க மாட்டேன் என்று சொல்ல நான் தயாராக இல்லை, கொடுக்கின்றோம், கொடுக்க வேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை. இப்போதுள்ள கடனை நீண்டகாலக் கடனாக பத்து ஆண்டு, பதினைந்து ஆண்டு என்று நீட்டிக் கொடுத்து, கொஞ்சம் கொஞ்சமாக திருப்பித் தருவதற்கான வாய்ப்பைத் தரவேண்டும். வட்டியைக் குறைக்க வேண்டும். ஒரு அம்மையார் சொன்னார், 1,500 ரூபாய் வாங்கியிருந்தது, 3,500 ரூபாய் என்ற அளவுக்கு இப்போது கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது என்று. இப்படி விவசாயிகள் எல்லாம் இதையெல்லாம் கவனிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டார்கள். நிச்சயமாக இந்த அரசு அவற்றைப் பரிசீலிக்கும் என்று சொன்னேன். மாமன்றத்திற்கும் இதைத்தரன் சொல்லுகிறேன். இந்த அரசு ஏழைகளை கசக்கிப்பிழிந்து, இவ்வளவு காலத்திற்குள் இந்த அளவுக்கு வரிவசூல் செய்து விட்டோம் என்று சொல்லி பெருமைப் பட்டுக்கொள்ளத் தயாராக இல்லை.

[முற்பகல் 11-40]

ஆகவே இந்த அரசு அந்தப் பிரச்னையை நிச்சயமாக மறு பரிசீலனை செய்ய வேண்டிய கட்டத்தில் இருக்கிறது. சிறு விவசாயிகள், பெரு விவசாயிகள் என்று பார்க்கும்போது, எந்த அளவிற்குப் பயிர்கள், எத்தனை ஏக்கர்களில் அங்கே ஈடுபட்டிருக்கின்றார்கள் என்பதை எண்ணிப் பார்த்து, பரிசீலித்து, அதைக் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்வது என்கின்ற வகையில் இந்த அரசு சிந்தித்து ஒரு முடிவுக்கு வரவேண்டிய நிலையில் இருக்கின்றது என்பதைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

1979 ஏப்ரல் 29] [திரு. எம். ஜி. ராமச்சந்திரன்]

உண்மையை மறைத்துப் பேசுவது, சொல்வது என்பதிலே நான் எப்போதுமே தயாராக இல்லை. நான் அறிந்தவைகளை, சொல்லப்படுபவைகளை, நான் நேரில் உணர்ந்தவைகளை அப்படியே வெளியிடுவதும், அதற்கேற்ற வகையில் நண்பர்களோடு அளவளாவது மட்டுமல்லாமல், அவர்களோடு கருத்துக்கள் பகிர்ந்து கொள்வதும் எப்போதும் பழக்கத்தில் வைத்துக் கொண்டுள்ளவன் என்பது இந்த மாமன்றத்திலே உள்ள உறுப்பினர்களுக்குத் தெரியும். எனவே, இதை நான் சுட்டிக்காட்ட வேண்டிய தேவையில்லை என்று கருதுகிறேன்.

எவ்வளவோ பிரச்னைகள் இருக்கின்றன. அதிகாரிகளை எடுத்துக் கொண்டால், அதிகாரிகளைப் பொறுத்தவரையில் சில இடங்களில் ஏட்டிக்குப் போட்டியாக சில அதிகாரிகள் ஈடுபடுகிறார்கள் என்பதை நான் மறுக்கவில்லை. மாணிக்கவேலர் அவர்கள் அமைச்சராக இருந்தபோது, ஒரு கருத்தை வெளியிட்டிருக்கிறார்கள். அந்தக் கருத்தை, இப்போது நேரமில்லாமையால் படித்துக் காட்ட விரும்பவில்லை. அதேபோல், அமரர் அண்ணா அவர்களும் ஒரு கருத்தை வெளியிட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், நான் ஒன்றை மட்டும் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். ஒரே நாளில், ஒரே மாதத்தில் சிலருடை மனப்பாங்கை மாற்றிவிடுவது என்பது எளிதல்ல. மேலதிகா களைக் காணும்போது, நல்லவர்களாக நடப்பதும், அவ களுக்கு முன்னதாக எல்லாவற்றையும் உடனடியாகச் செய்து முடிக்கிறோம் என்று உத்திரவாதம் தருவதும், அதிகாரிகள் அங்கிருந்து நகர்ந்த பிறகு, அவர்கள் எதேச்சாதிகாரமான நிலைமையிலே நடந்து கொள்வதையும் நான் கவனிக்காமல் இல்லை.

எனவே, அதற்கு ஏற்றவாறு புதிய சட்ட வடிவைக் கொண்டு வருவதோடு, எந்த வகையைக் கடைப்பிடிக்கலாம் என்றும் நாங்கள் சிந்தித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். இப்போது இருக்கின்ற சட்டத்தில் சில சமயம் விஜிலென்சால் விசாரிக்கப் பட்டு, அவர்கள்மேல் குற்றம் சாட்டப்பட்டாலும்கூட, வழக்கு மன்றத்தின் முன்னாலே போக முடியாமல், அவர்களை இலாகா அளவிலே விவசாரிக்கின்ற நிலைமை இப்போதுள்ள சட்டத்திலே இருக்கின்றது என்பதையும் நான் இங்கே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். எனவே, அவைகளை மாற்றியாக வேண்டியிருக்கிறது.

ஆனால், அதே நேரத்தில் நல்ல அதிகாரிகள், அவர்கள் கடமையை பெரும் அளவிற்குப் பொறுப்புணர்ச்சியோடு செய்வதால் தான், எவ்வளவோ பெரிய தீமையான சூழ்நிலைமைகள் இருந்தாலும் இந்த நாட்டில் அமைதியும், ஒழுங்கும், அதே சமயத்தில் காரியங்களும் நடைபெற்று, நாட்டிலே முன்னேற்றத்தையும் காண முடிகின்றது. அவர்கள் ஒத்துழைப்பு இருக்கின்றது என்பதையும் நான் குறிப்பிட்டாக வேண்டும். நல்லதைச் சொல்லும்போது, அல்லவைகளைச்

சொல்கிறோம், அல்லவைகளைச் சொல்கிறபோது நல்லவைகளையும் சொல்ல வேண்டும் சொல்கிறோம். ஆகவே, இந்தத் தவறான வாழ்க்கை முறையை அவர்கள் வைத்துக் கொள்வதால்தான், அவர்களுக்கு வெவ்வேறு பிரச்னைகள் ஏற்படுகின்றன. இந்தப் பிரச்னைகளில் தான் அவர்கள் தவறு செய்கிறார்கள். தவறு செய்வதோடு மட்டுமல்ல. நன்றி மறக்கிறார்கள் .

நன்றி என்பது மனிதனுக்கு வேண்டும். சிலர் நினைக்கிறார்கள். எம்.ஜி.ஆர். முதலமைச்சராக இருக்கும்போது, ஒருவரை வேலையில் அமர்த்திவிட்ட பிறகு, நான் முதலமைச்சராக இல்லாத சமயத்தில், எதிர்க் கட்சியில் இருக்கின்ற நிலைமை ஏற்படும்போது, அந்த அதிகாரி எம்.ஜி.ஆர். அல்லவா இந்தப் பணிக்கு நம்மை அமர்த்தினார், அவருக்கு நாம் சாதகமாக இருக்க வேண்டும், என்று நடந்தால், அது நன்றி அல்ல. ஏனென்றால், அவர் அந்தப் பணியிலே அமர்த்தப்பட்டது, இந்த நாட்டு மக்களுக்குப் பணி செய்வதற்காக, தொண்டு செய்வதற்காக, சேவை செய்வதற்காக. ஆகவே, நன்றி காட்ட வேண்டியது மக்களுக்குத் தானே தவிர, தனக்கு வேலை வாங்கிக் கொடுத்தவருக்கோ அல்லது அவர் எந்தக் கட்சிக்காரராக இருந்தாலும், எந்தக் கட்சிக்காரர் சிபாரிசு செய்திருந்தாலும் அவர்களுக்கு நன்றி காட்டுவது தவறு; இந்த நாட்டு மக்களுக்குச் சேவை செய்ய வேண்டும், அது தான் தங்கள் கடமை என்று உணர்ந்து சேவை செய்ய வேண்டும் என்பதைத் தான் நாங்கள் எதிர்பார்க்கிறோம்.

எல்லோரிடமும் எதிர்பார்க்க முடியாமல் போய்விட்டால் நான் முன்பே சொன்னது போல் அதற்கு வேறு வழியைக் கண்டுபிடித்து அவர்களை மக்களிடம் இருந்து பிரித்து வீட்டுக்கு அனுப்புவதைத் தவிர வேறு வழி இருக்காது என்பதைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். (மேசையைத்தட்டும் ஒலி). மன்றஉறுப்பினர்களுக்கு எவ்வளவு மகிழ்ச்சி ஏற்படுகிறது என்பது எனக்குத் தெரிகிறது. இதிலிருந்து அவர்கள் எவ்வளவு தொல்லைகளுக்கு ஆளாகிறார்கள் என்பதை நான் உணர்கிறேன். ஒன்றை நாம் மறந்துவிடக் கூடாது.

சிலர் வருவார்கள், இந்த அதிகாரி இங்கே இவ்வளவு தொல்லை கொடுக்கிறார், இவரை இங்கிருந்து அங்கு மாற்றுங்கள் என்று சொன்னால் தமிழகத்திற்குள் தான் மாற்ற முடியுமே தவிர அந்தத் தொல்லையை இன்னொருவர் தலையில் சுமத்துகிறோம் என்பதை நாம் மறந்துவிடக் கூடாது. ஆகவே மாற்றலைத் தவிர அவர்களுடைய மனமாற்றத்திற்கு ஏற்ப வாய்ப்பைத் தரவேண்டும் அல்லது அவரை வீட்டுக்கு அனுப்பி அவருக்கு வேறு மாற்றத்தைத் தரவேண்டும். இந்த நிலைமையைத் தவிர வேறு வழியில்லை என்பதை நான் இங்கே சொல்லவேண்டும்.

[1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன்]

இங்கே செலவுகளைப்பற்றியெல்லாம் குறிப்பிட்டு இருக்கிறார்கள். செலவுகள் அதிகமாக இருக்கின்றன என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அந்தப் புள்ளிவிவரங்கள் இருக்கின்றன அவற்றை அதிகமாக நான் படிக்க விரும்பவில்லை என்றாலும்........

திரு. துரை முத்துசாமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் பதில் அளிக்கின்றபோது முன்பேயும் ஒரு சஸ்பென்ஸை வைத்தார்கள். நம்முடைய நிதியமைச்சர் அவர்கள் அளித்த வாக்குறுதி சட்டமாக்கப்படும் என்று சொன்னார்கள். யார் யாருக்கு எவ்வளவு? சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு எவ்வளவு? பேரவைத் தலைவருக்கு எவ்வளவு? துணைத் தலைவருக்கு எவ்வளவு? அமைச்சர்களுக்கு எவ்வளவு? என்று சொல்வார்களா? மற்றொன்று, இங்கே பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் பேசியதையும், திரு. மாணிக்கவேலு அவர்கள் சொல்லிய கருத்தையும் படிக்காமல் சஸ்பென்ஸில் வைத்திருக்கிறார்கள். அவை என்ன கருத்துக்கள் என்று இந்த மன்றத்திற்குச் சொன்னால் உதவியாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு முன்னாள் அமைச்சர் திரு. மாணிக்கவேலு அவர்கள் மாவட்ட நிர்வாகத்தைப்பற்றிப் பேசியபொழுது சொன்ன கருத்துக்கள் நிறைய இருக்கின்றன. இரண்டொரு வரிகளை மாத்திரம் நான் படிக்கிறேன்.

''அதிகாரிகளின் போக்கை பொறுத்தவரையில் சுதந்திரத்திற்குப் பிறகு உடனடியாக அதில் மாற்றத்தை நாம் எவ்வாறு எதிர்பார்க்கமுடியும் என்பது எனக்கு அதிசயமாக உள்ளது. சுதந்திரம் வந்துவிட்டதாலேயே எல்லா நற்பண்புகளும் வசதிகளும் கிடைத்துவிடும் என்று கூறிவிட முடியாது. இதற்கு சில காலம் ஆகும். நம் நாடு பரந்த நாடாகும். அதிலும் பல சாதிகளும் சமூகங்களும் எண்ணற்ற பிரச்சினைகளும் உள்ளன. நாம் பொறுமையுடன் ஆக்கப்பூர்வமாகவும் செயல்பட்டால்தான் நமது பிரச்சினைகளுக்குத் தீர்வு காண இயலும்.'' இதுபோல் எவ்வளவோ பேசியிருக்கிறார்கள். அவைகளை எல்லாம் நான் சொல்ல விரும்பவில்லை, அதோடு....

திரு. கே. கந்தசாமி : துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் ஒரு நல்ல கருத்தைச் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு முன்னால் அமைச்சர் திரு. மாணிக்கவேலு அவர்கள் சுதந்திரம் பெற்ற உடனே இருந்த அதிகாரிகளுடைய மனப்பாங்கைச் சொன்னார்கள். இப்போது சுதந்திரம் பெற்று 30 ஆண்டுகளுக்கு மேலாக ஆகியும்கூட

அந்த அதிகாரிகள் பழைய ராமனாகவே இருக்கிறார்கள், அது முறைதானா? அவர்களை மாற்ற வேண்டாமா? அவர்கள் தங்கள் மனப்பாங்கை மாற்றுவது அவசியமில்லையா?

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன்: நான் முதலிலே பேசும்பொழுது சொன்னேன். பழக்கப்பட்டுவிட்ட வர்கள் பல பேர்கள் மாற்றத்திற்கு ஆளாக மாட்டேன் என்கிறார்கள், மாறவேண்டுமென்று. முன்னாலே இருந்த அரசின் நடைமுறை விளைவால் அந்தப் பழக்கவழக்கம் இருக் கிறது. அதைத் தெரிந்துதான் மக்கள் மாற்றினார்கள். ஆனால் இன்னமும் அதைத் தெரிந்துகொண்டு அவர்கள் மாறவில்லை என்று சொல்வதுதான் அதற்குக் காரணம் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இப்போது புரிந்துகொள் வார்கள், தலையை ஆட்டிவிட்டார்கள், ஏற்றுக்கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

அமரர் அண்ணா அவர்கள் 1967 ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 30 ஆம் நாளன்று பேசியிருக்கிறார்கள்.

''உள்ளபடியே இந்த ஆட்சி நடத்தப்பட்டு வருவதிலே சில பல குறைபாடுகள் தோன்றி இருக்குமானால், இந்த நாட்டி னுடைய ஆட்சி நல்ல முறையில் நடக்க வேண்டுமென்பதிலே மட்டும் அக்கறை கொண்டவர்களாக இருப்பார்களேயானால், எங்களிடத்தில் தனிப்பட்ட முறையில் சொல்லி திருத்தங் களைக் கோரியிருப்பார்கள்.

(முற்பகல் 11-50)

ஆனால், இவைகளை இந்த மன்றத்திலே பேசுவதன் மூலம் இந்த நிகழ்ச்சிகளைப் பொதுமக்கள் பார்த்து, ''எவ்வளவு தவறாக இந்த ஆட்சி நடந்து கொண்டிருக்கிறது? எப்படி எப்படிச் சுட்டிக் காட்டினோம் தெரியுமா?'' என்று மாலை நேரத்திற்காக காலை நேரத்தில் இரை தேடிக் கொள்ளு கிறார்கள் என்ற அளவிலேதான் கருத முடியுமே தவிர, அந்தப் பேச்சுக்களை கவனிக்க வேண்டிய அளவிலே இல்லை. இரை தேடிக் கொள்ளுகிறார்கள் என்றால் ஆங்கிலத்தில்,

''Food for thought''. என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.''

இதை நான் குறிப்பிடுகிறேன் என்றாலும், இங்கே மாமன்றத் திலே உள்ளவர்கள் இப்பொழுது அப்படிப் பேசியிருக்கிறார் கள் என்று நான் கருதவில்லை. ஆனால் இந்தப் பேச்சு வேறு இடத்திற்குப் பயன்படுத்தப்பட்டு இருக்க வேண்டிய பேச்சு, இப்பொழுது இல்லை என்பதற்காக இந்தப் பிரச்னையை எடுத்துச் சொன்னேன்.

அண்ணா அவர்கள் மேலும் பேசுகின்ற நேரத்தில் சொல்லி யிருக்கிறார்கள்:

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன்]

''நாங்கள், ஆட்சிக்குப் புதியவர்கள். அதிலே ஒன்றும் ஐயமில்லை. ஆனால் நீங்கள் ஆட்சியிலே 15 வருஷம் பெற்றிருக்கிற அனுபவத்தை நாங்கள் ஆட்சியிலே இல்லாத நேரத்திலேயே மரபுகளை, அறிந்து தெரிந்து வைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆகையினாலேதான், நீங்கள் சொன்ன அத்தனை குற்றச்சாட்டுகளுக்கும்—இந்த அமைச்சரவையோ, அமைச்சர்களோ தனித்தனியாகவோ, கூட்டாகவோ எந்தவித மான தவறான பேச்சுக்களையும் பேசவில்லை என்பதை ஒவ்வொரு அமைச்சரும் மறுத்ததன் மூலம் தெரியப்படுத்தி யிருக்கிறார்கள்.'' என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்,

இவைகளை நான் எதற்காகக் குறிப்பிடுகிறேன் என்றால், கூட்டுப்பொறுப்பு என்பதற்காகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அமைச்சர்கள் எதைப் பேசினாலும், எதைச் சொன்னாலும், எல்லோருக்கும் அதிலே பொறுப்பு இருக்கிறது என்ற வகையிலே தான் அவர்கள் சுட்டிக்காட்டி இருக்கிறார்களே தவிர, யாரோ ஒருவருக்காக, ஒருவருடைய கருத்துக்களுக்காகப் பேச்சு, செயல் நடைபெறுகிறது என்பது இல்லை என்பதற்காகத்தான். நான் சொன்ன முழுக் கருத்து அமைச்சரவையின் கருத்து, இங்கே மன்றத்திலே இருக்கின்ற ஆட்சியின் கருத்து என்பதையும், மக்களிடத்திலே சொன்ன கருத்துக்களின் பிரதிபலிப்பு என்பதையும் கூற விரும்புகிறேன்.

செலவைப்பற்றிக் குறிப்பிடும்போது ஒன்றை நான் குறிப் பிடுவது நீங்காத கடமை. முன்பு பேசியவர்கள் சொன்னார்கள், 14 மந்திரிகள் இருந்தார்கள், வேலை நடந்தது, இப்பொழுது 18 அமைச்சர்கள், எட்டுச் செயலர்கள் இருக்கிறார்கள், இவ்வளவு தேவையா, பணச் செலவு என்று சொன்னார்கள். நான் ஒன்றைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

1972–73-ஆம் ஆண்டில் அமைச்சர்களின் எண்ணிக்கை 15, செலவு 14,39,000 ரூபாய், 1973–74-ஆம் ஆண்டில் அமைச்சர் களின் எண்ணிக்கை 15, செலவு 16,85,000 ரூபாய் 1974–75-ஆம் ஆண்டில் அமைச்சர்களின் எண்ணிக்கை 16 செலவு 24,56,000 ரூபாய். 1975–76 ஆள் ஆண்டில் அமைச்சர்களின் எண்ணிக்கை 15, 14; செலவு 20,61,000 ரூபாய். 1976-77-ஆம் ஆண்டில் செலவு 2,55,000. 1977-78 ஆம் ஆண்டில் செலவு 14,26,000 ரூபாய், 14 அமைச்சர்கள். 1978–79-ஆம் ஆண்டில் 18 அமைச்சர்கள் மற்றும் பேரவை செயலர்கள் 8 பேர்கள். செலவு 24,12,000 ரூபாய். அது 1974-75-ஆம் ஆண்டில் 16 அமைச்சர்கள் இருக்கும் 24,56,000 ரூபாய் செலவு. இப்பொழுது 18 அமைச்சர்கள், 8 பேரவைச் செயலர்கள் இருக்கும்பொழுதும் அதே 24,12,000 ரூபாய்.

[திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன்] [1979 ஏப்ரல் 16

இன்னும் சொல்லப் போனால் 56 000-இலிருந்து 12,000 ஆகக் குறைந்திருக்கிறது என்று குறிப்பிடும் நேரத்தில் செலவு அதிகமாகிவிட்டது என்பதோ, எங்கள் எண்ணிக்கையிலே அதிகமாக்கிக் கொண்டு விடுவதால் அதிகப்படுத்தி விட்டோம் என்றோ யாராவது சொன்னால் அது உண்மைக்கு மாறானது என்பது உங்களுக்கு இப்பொழுது தெளிவாகத் தெரிந்திருக்கும் என்று நம்புகிறேன்.

இதுபோல் ஒவ்வொரு வகையிலும் நாங்கள் எச்சரிக்கையோடுதான் இருக்கிறோம். இந்த அளவில் நான் உங்களைப் பணிவன்போடு கேட்டுக் கொள்வது, நேரத்தை நான் வீணாக்க விரும்பவில்லை — மாவட்டப் பிரிவினையைப்பற்றிப் பேசியிருக்கிறார்கள். மாவட்டத்தை எப்படியெல்லாம் பிரிக்க வேண்டும் கோவைக்குச் சேலத்திலிருந்து எந்தெந்த ஊர்களைச் சேர்க்க, வேண்டுமென்றெல்லாம் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்குப் பணிவன்போடு ஒன்றை நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

கோவை மாவட்டத்தைப் பொறுத்த வரையில், இப்பொழுது இருக்கிற கோவை மாவட்டத்திற்குள்ளேயேதான் இரண்டு மாவட்டங்கள் இருக்குமே தவிர வேறு மாவட்டத்திலிருந்து எந்த ஊர்களையும் சேர்ப்பதாக இல்லை என்பதை நான் திட்டவட்டமாகச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதேபோல். இராமநாதபுரம் மாவட்டம் பிரிக்கப்பட வேண்டுமென்று இருக்கிறது. இங்கே சொன்னார்கள், பிரச்னைகள் வந்துவிடாமல் பார்த்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும் என்றார்கள். நாங்கள் தேவர் பெயரை, பசும்பொன் முத்துராமலிங்கத் தேவருடைய பெயரை வைக்க வேண்டும் என்று சொன்னபொழுது மக்கள் எப்படி ஏற்றுக் கொண்டார்கள் என்பதை இங்கேயும் வெளியேயும் நான் காணுகின்றேன். என்றாலும், பிரச்னைகள் ஏற்படுமானால், யாராவது அந்தப் பிரச்னையை மக்கள் முன் வைக்க வேண்டுமென்று விரும்பினார்களென்றால், வாக்கெடுப்பு நடத்துவதில் இந்த அரசு பின் வாங்காது, அதை மக்கள் முடிவுக்கு விட்டு முடிவெடுப்போம் என்பதை இங்கே நான் தெள்ளத் தெளிவாகச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகின்றேன். இதுபோல், எந்தப் பிரச்னை வேண்டுமென்றோ அல்லது தேவையான நிலையிலோ உருவாக்கப்பட்டால், மக்களைச் சந்தித்து மக்கள் முடிவை ஏற்குமே தவிர. எதேச்சதிகாரமாகச் செய்யாது என்பதை நீங்கள் நம்ப வேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொண்டு, இந்த மானியக் கோரிக்கைகளை ஏற்று. வெட்டுப் பிரேரணைகளைத் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1979 ஏப்ரல் 16]

திரு. கூத்தகுடி ச. சண்முகம் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தை இரண்டாகப் பிரிக்கிறபொழுது பிரிவினை பெயர், தலைநகரம் பற்றியெல்லாம் அங்கே உள்ள அனைத்துக் கட்சித் தலைவர்களையும் கலந்து கொண்டு செய்ய இந்த அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா அல்லது அவர்களாக அறிவிப்பார்களா என்று தெரிந்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவரவர்களே, என்னைவிட அரசியலிலே அனுபவம் பெற்றவர் கூத்தகுடி சண்முகம் அவர்கள். மக்களுடைய ஒப்புதலைப் பெற்று என்று சொல்லும்பொழுதே நான் இவர்களை எப்படி மறந்துவிட முடியும்? இவர்கள் ஏன் தனிப்படப் போகிறார்கள்? ஏன் தனித்துவிடுகிறார்கள் என்று தெரியவில்லை. கூத்தகுடி சண்முகனார் அவர்களையும் சேர்த்துத்தான் நான் ஓட்டு கேட்பேன்.

திரு. துரை முத்துசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கே முதலமைச்சரவர்கள் கோயம்புத்தூரை இரண்டாகப் பிரித்து, பெரியார் மாவட்டம் என்று வைப்போம் என்று சொன்னார்கள். நாங்கள் சார்ந்திருக்கிற காங்கிரஸ் கட்சியின் சார்பாக, ஈரோடு பெரியார் மாவட்டம் என்று வைக்க வேண்டுமென்று வேண்டுகோள் விடுத்திருந்தோம். அதற்கும் ஒன்றும் பதில் சொல்லவில்லை. அது பரிசீலிக்கப் படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவரவர்களே, (குறுக்கீடு) அது முடிவு பண்ணப்பட்டது, அதிலே மாற்றமே கிடையாது. (குறுக்கீடு) ஈரோடு பெரியார் மாவட்டம் என்று சொல்வதற்கு இப்பொழுது நான் தயாராக இல்லை. பெரியார் மாவட்டம் என்றுதான் வைக்கப்பட இருக்கின்றோம். வேண்டுமென்றால், அதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்வோம்.

திரு. சி. கோவிந்தராசன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாவட்ட அபிவிருத்தி மன்றம் செயல்படுவது குறித்தும். அதில் நிறைவேற்றப்படக்கூடிய தீர்மானங்கள் அரசினால் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட வில்லையென்றும் அப்படி ஏற்றுக்கொள்வதும் கூட, பல ஆண்டுகள் கால தாமதமாகச் செயல்படுகிறது அல்லது செயல்படாமலே போகிறது என்பது குறித்து பல உறுப்பினர்கள் இங்கே பேசினார்கள். நானும் ஒரு சில பிரச்னைகளை முன்னிறுத்தி இங்கே பேசினேன். அப்படிப்பட்ட தீர்மானங்கள் நிறைவேற்றப்படுவதை அமுலுக்குக் கொண்டு வர வேண்டிய நடவடிக்கையை அரசு எடுக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

SATYAMEVA JAYATE / TRUTH ALONE TRIUMPHS

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன்: துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் முதலிலேயே குறிப்பிட்டிருக்கிறேன், எங்கிருந்து காலதாமதமாகிறது, ஏன் தாமதம் ஆகிறது, எதனால் என்பதை எல்லாம் தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கின்றேன். அதற்காகத் தான் ஒரு குழு அமைத்து அவர்கள் விளக்கங்களைத் தந்திருக்கிறார்கள் என்பதும் மாமன்ற உறுப்பினர்களுக்குத் தெரியும். ஆனாலும் ஒன்றை நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த நடைமுறைச் சிக்கல்கள் அத்தனையும் தேவையற்ற அளவிற்குசில இடங்களிலே ஆட்கள் இருக்கிறார்கள். வேண்டுமென்றே அரசுக்குக் கெட்ட பெயர் வர வேண்டும் என்பதற்காகப் பணியாற்றாமல் இருக்கின்றார்கள். ஒரு சில இடத்திலே பணியாற்ற விரும்பினாலும் சிலசட்ட விதிமுறைகள் அவர்களுக்குத் தடை போடுகின்றன. ஆகவே, அவைகளை எல்லாம் சீர்த்திருத்தி அமைக்க திரு. அம்புரோஸ் தலைமையில் ஒரு தனி நபர் குழு அமைத்திருக்கிறோம். அவர்கள் பரிசீலித்து திட்டவட்டமாக ஒரு முடிவை அறிவிப்பார்கள். அது இந்த அவையில் வைக்கப்படும்.

திரு. அ. சுவாமிதாஸ்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையில் நான் பேசும்போது அரசுப் பணியாளர் தேர்வுக் கழகத்தைக் குறித்து ஒரு கருத்தைச் சொன்னேன். அது முறையாகச் செயல்படவில்லையென்றும், தவறான போக்கிலே செயல்படுகிறது என்றும் நீதி நேர்மை வேண்டுமென்றும் அதை மாற்றியமைக்க ஏதாவது ஏற்பாடு செய்யப்படுமா என்றும் கேட்டிருந்தேன். முதலமைச்சர் அதுகுறித்து என்ன நடவடிக்கை எடுக்க இருக்கிறார்கள், என்பதை அறிய இயலுமா?

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன்: துணைத் தலைவரவர்களே, தேர்வாணைக் குழுவுக்கு சில சட்ட வரம்புகள் உண்டு. நியமிப்பதற்கு எங்களுக்கு அதிகாரம் இருக்கிறதே தவிர, அவர்களைக் கண்டித்துக் கேட்பதற்கு எங்களுக்கு அதிகாரம் இல்லை. இது ஒரு பெரிய சிக்கலான நிலைமையாகும். நியமிப்பதற்கு மட்டும்தான் நாங்கள். அதை வேண்டாமென்றோ, இதைச் செய்யக் கூடாது. இப்படி நடக்க வேண்டுமென்று சொல்வதற்கோ எங்களுக்கு அதிகாரம் இல்லை. ஆகவே, அதைப்பற்றி நாங்கள் மைய அரசோடு தொடர்பு வைத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். அதற்குப் பிறகுதான் இதற்கு நல்ல முடிவு ஏற்படும் என்று நான் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

(நண்பகல் 12—00)

திரு அ. சுவாமிதாஸ்: தவறு ஏற்படும் பொழுது அதை கட்டுப்படுத்துவதற்கு, கண்டிப்பதற்கு அதிகாரம் இல்லையா? அவர்கள் செய்வது தவறு என்று தெரிந்தும், தவற்றுக்கு ஆதாரம் கிடைத்தும் அதைத் தவறு என்று சொல்வதற்கு கண்டிப்பதற்கு அதிகாரம் கிடையாதா?

1979 ஏப்ரல் 16]

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, தவறுகள் என்று சுட்டிக்காட்டப்படுவதற்கு விசாரணை வைத்து நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். நான் ஒட்டு மொத்தமான நிலைமையை விளக்கினேனே தவிர, தவறு செய்து, தவறுகள் என்று தெரிந்தால் அவர்கள் மீது கட்டாயமாக நடவடிக்கை எடுக்க மத்திய அரசைக் கேட்டுக் கொள்வோம்.

திரு. செ. சிவசாமி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நமது மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் சுற்றுப்பயணம் செய்தபோது, கோவையிலே, மதுரையிலே பேசுகிறபோது விவசாயப் பிரச்னையைப் பற்றி குறிப்பிடும்போது 14ம் தேதிக்குப் பிற்பாடு சட்டம் தன் வேலையைச் செய்யும் என்று குறிப்பிட்டிருந்தார். அதைப் பற்றி பலர் பல்வேறு விதமான அர்த்தங்களை கருத்துக்களை பேசியிருக்கிறார்கள். அதைப்பற்றி கொஞ்சம் விளக்க வேண்டும் என்றும், இது சம்பந்தமாக முதலமைச்சர் அவர்கள் கரும்புக்கரம் கொண்டு ஆதரிக்கப்போகிறார்களா அல்லது இரும்புக்கரம் கொண்டு தாக்கப் போகிறார்களா என்பதைப் பற்றி விளக்கமாகச் சொல்ல வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர், அவர்களே. கரும்புக்கரம் என்றால் மற்றவர்கள் சாறாகப் பிழிந்து விடுவார்கள். இரும்புக்கரம் என்றால் அடித்து நொறுக்கிவிடுவார்கள். இரண்டும் இல்லை. அன்புக்கரம்தான் இருக்கிறது. அன்புக்கரத்தைக் கொண்டு அரவணைப்போமே தவிர அடிக்க மாட்டோம் என்று கூறிக் கொள்கிறேன்.

திரு. சேலம் மு. ஆறுமுகம் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, நாங்கள் அதிகாரிகளை சந்திக்கச் செல்லக் கூடிய நேரத்தில் பொது மக்களுடைய பிரச்னைகளைப்பற்றித்தான் தாங்கிக் கொண்டு செல்கிறோம். சொந்தப்பிரச்னைகளுக்காக இல்லை. அப்படிப்பட்ட நேரத்தில் அதிகாரிகள் உதாசீனமாக நடந்துக் கொள்கிறார்கள். நியாயமாக 10 நாட்களுக்குள் நடைபெற வேண்டிய பொதுக் காரியங்கள் மாதக்கணக்கில் தாமதப்படுகிறது. அதை கவனத்தில் கொண்டு வந்தால், அதை நாங்கள் சொல்லிவிட்டோம் என்ற காரணத்திற்காகவே மேலும் தாமதப்படுத்துகிறார்கள். நாங்கள் தலையிட்டோம் என்பதற்காகவே எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுப்பது இல்லை. சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை மதிப்பதில்லை. அப்படிப்பட்ட நிலைமையிலே சட்டமன்ற உறுப்பினர்களை மதிக்கக்கூடியவர்களை மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர்களாக நியமிக்க முன் வரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி, இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, நான் முன்னமேயே இதைப்பற்றி மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள், மற்றும் உள்ள அதிகாரிகளிடம் பேசியிருக்கிறேன். இதற்காக புதிய உத்தரவு ஒன்றை அனுப்பவும் உத்தேசித்திருக்கிறேன். ஆனால், மிகவும் முக்கியமான, நியாயமான, ஆதாரமான உறுதிகளை, அது வழக்குமன்றத்திற்குப் போனால் வெற்றி பெறக்கூடிய அளவிற்கு உள்ளது என்பதை அவர்களுக்கு விளக்கிச் சொன்னால், ஆதாரங்களோடு காட்டினால், அவர்கள் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்றும், நிச்சயமாக மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களோ மற்றவர்களோ அதை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டும், செயல்பட வேண்டும் என்று உத்தரவை இடவிருக் கிறேன் என்பதையும், ஆனால் நான் உத்தரவிடவிருக்கிறேன் என்ற காரணத்தினால் நீங்கள் அவர்களை ஆட்டிப் படைக்க கூடாது என்பதையும் நான் வணக்கத்தோடு கேட்டுக் கொள் கிறேன். செல்வாக்கு என்பது செல்லுகின்ற வாக்காக இருக்கக் வேண்டும். சென்று விட்ட வாக்காக இருக்கக் கூடாது என்றும் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

திரு. துரை முத்துசாமி : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இங்கு முக்கியமான சில கருத்துக்களை நான் எடுத்துச் சொன்னேன். முதலமைச்சர் அவர்கள் பதில் அளிக்கும்போது அதில் சிலவற்றை விட்டு விட்டார்கள். சுருக்கமாகப் பதில் சொன்னதினால் அவைகளை விட்டு விட்டாரோ என்னமோ. ஆனாலும் இரண்டொரு கருத்துக்களை இங்கே சொல்லிக் கொள்ளவிரும்புகிறேன். நான் இங்கே வெளியே டெலிவிஷன் வைக்க வேண்டும் என்று கேட்டேன். அடுத்து எங்களுக்கு பாதுகாப்புக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டேன். இவைகளை முடியுமா முடியாதா என்று முதலமைச்சர் அவர்கள் தெரிவிப்பாரா என்று கேட்க விரும்பு கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே. டெலிவிஷனைப் பற்றி அமைச்சரவைக் கூட்டத்திலே விவாதித்தோம். இப்பொழுது எங்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற சிக்கல் வெளியிலே எங்கே டெலிவிஷனை வைப்பது என்பதுதான். இங்கேயிருந்து சில கஜ தூரத்திற்கு, அல்லது சில பர்லாங்குகளுக்குள் வைக்கக் கூடாது, சட்டமன்றம் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கும் இடங்களைச் சுற்றி சில அடிகளுக்கு பொது மக்கள் வரக்கூடாது. இங்கே டெலிஷன் வைத்தால் மக்கள் வந்து பார்க்கிறார்கள். என்றால் என்ன ஆகும் என்று சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். அதற்குப் பதிலாக டெலிவிஷன் நடத்துபவர்களைக் கொண்டே வீட்டிலே வசதி படைத்தவர்கள் வைத்திருக்கக்கூடிய டெலிவிஷன்னைக் கொண்டே வழி வகை செய்யுமா, செய்ய மிடியுமா என்று ஆராய்ந்து டிடிருக்கிறோம்.

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. எம்.ஜி. இராமச்சந்திரன்]

பாதுகாப்பு வேண்டும் என்று கேட்டார். சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு எப்படியெல்லாம் பாதுகாப்பு கொடுக்கப்பட முடியுமோ அப்படிக் கொடுக்கப்படும். அதற்கான உரிமைகள் சபாநாயகருக்கு, துணைத் தலைவருக்கு முழுமையாக இருக்கிறது. அதனால் தாங்கள் ஒரு கடிதம் எழுதிக் கொடுத்தால் உங்களுக்குப் பாதுகாப்பு நிச்சயமாகக் கிடைக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: விவாதம் முடிவற்றது. இப்போது வாக்கெடுப்பு,

மானியக்கோரிக்கை எண்: 9-க்கு திரு. ரெ. வீ. சவுந்திர ராஜன் அவர்கள் கொடுத்திருந்த வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்; பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி -

"மானியக் கோரிக்கை எண்: 9 — மாநில ஆட்சித் தலைவர் அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ, 14, 49, 98, 000 - க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்",

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப் பெற்று நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை வழங்கப் பெற்றது.

கோரிக்கை எண். 11

திரு. ரெ. வீ. சவுந்திரராஜன் அவர்கள் கொடுத்திருந்த வெட்டுத் தீர்மானம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப் பெற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி :

"மானியக் கோரிக்கை எண்: 11 - மாவட்ட நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 19, 13, 36, 000—க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெறவேண்டும்."

மானியக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பெற்று, நிறைவேற்றப்பெற்று, கோரிய தொகை வழங்கப் பெற்றது.

(2) தகவல் கோரல் (தொடர்ச்சி)

(ஆ) அலுவல் ஆய்வுக் குழுவின் முடிவிற்கு மாறாக மானியக் கோரிக்கை எடுத்துக் கொள்வது குறித்து.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் ; தகவல் அவர்களே, நான் எற்கெனவே தெரிவித்தபடி, 9—ம் தேதி அன்று எடுக்கப்பட்ட மானியக் கோரிக்கை இன்று முடிவு அடைந்து இருக்கிறது. ஏற்கெனவே 6-4-79-ம் தேதி அன்று நடைபெற்ற அலுவல் ஆய்வுக்குழுவில் நாம் எடுத்த முடிவுப்படி இன்று எச்—ஆர், ஆண்டு சி. இ. எடுக்கவேண்டும். அதற்கு பதிலாக தாங்கள் இன்றையதினம் எங்களுக்கு அனுப்பி இருக்கின்ற நிகழ்ச்சி நிரலில், மோட்டார் வண்டிகள் போன்ற மானியக் கோரிக்கை எடுத்துக்கொள்வது என்று இன்று அறிவித்து இருக்கிறீர்கள். இந்த முடிவை யார் எடுத்தார்கள். ஏற்கெனவே அலுவல் ஆய்வுக் குழுவில் எடுத்த முடிவு இந்த மாமன்றத்திற்கு அறிவிக்கப்பட்டு இந்த மாமன்றம் அதை ஏற்றுக்கொண்டு இருக்கிறது. ஆக, மாமன்றம் எடுத்த முடிவுக்கு மாறாக இங்கே எங்களுக்கு நிகழ்ச்சி நிரல் அடிக்கப்பட்டு, இன்றைக்கு நிகழ்ச்சிகள் நடத்த இருக்கிறீர்கள். இது முறைகேடானது அல்லவா? . . . (மணியடிக்கப்பட்டது)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : 6-4-79 அன்று அலுவல் ஆய்வுக்குழுவில் ஏற்கெனவே என்ன முடிவு செய்து இருந்தார்களோ அந்த முறைப்படி தான் நிகழ்ச்சிகளை நடத்திக்கொண்டு வருகிறோம். அந்த வகையில் தான் இன்றைக்கு இதை எடுத்துக்கொள்கிறோம். ஆனால் இந்த மானியக்கோரிக்கைக்கு முன்பாக ஒரு மானியக்கோரிக்கை விடுபட்டு இருக்கிறது. ஒவ்வொரு மானியக் கோரிக்கையிலும் உறுப்பினர்கள் அதிகமான அளவில் பேசவேண்டும் என்று விரும்புகிற காரணத்தால், சில மானியக் கோரிக்கைகள் ஒரு நாள் தள்ளி அடுத்த நாளைக்கு எடுத்துக் கொள்ளவேண்டி வந்துவிடுகிறது. இன்றைக்கு சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சர் இல்லாத காரணத்தால், அவர் வெளியூர் சென்றுள்ள காரணத்தால், அது எடுக்கப்படவில்லை. இடையில் விடப்பட்ட மானியக்கோரிக்கை அமைச்சர் வந்த பின்னர் எடுக்கப்படும். அலுவல் ஆய்வுக்குழுவின் முடிவிற்கு மாறாக நடைபெற வில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இடையில் விடப்பட்டு இருப்பது பின்னாலே எடுத்துக்கொள்ளப்படும். எனவே, அலுவல் ஆய்வுக்குழுவிற்கு மாறாகவோ, வேறு பாடாகவோ இங்கே நடக்கவில்லை என்பதை மாமன்ற உறுப்பினர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1979 ஏப்ரல் 16]

திரு. மு. அம்பிகாபதி: தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்து, சாலைகள், பாலங்கள் என்கிற மானியங்கள் இந்தச் சபையில் வந்துள்ளன. அவற்றின் மீது விரிவாகப் பேசவேண்டும். இப்போது மணி 12—10. இன்றைக்கு விவாதம் முடிப்பது என்பது சாத்தியம் அல்ல. நாளை காலையும் தொடர வேண்டும்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அலுவல் ஆய்வுக்குழுவில் எடுக்கும் முடிவுப்படி நாம் நிகழ்ச்சிகளை நடத்தாமல், ஒத்திப்போட்டுக்கொண்டு போவதற்கு இதுவும் ஒரு காரணம். முடிவு எடுத்ததற்கும் மேலாக பல உறுப்பினர்கள் பேச விரும்புவதால் இது நடைபெறுகிறது. ஏதோ முடிந்த வரையில் இன்று நடத்துவோம். இல்லாவிட்டால் நாளை தொடரும். அவ்வளவுதான்.

[பிற்பகல் 12-10]

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: மாண்புமிகு துணைத்தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுது சொன்ன கருத்துக்களை, ஒருவேளை அது இங்கே நடைபெற்றுக்கொண்டு இருக்கிற நிகழ்ச்சி என்றாலும் கூட. இந்த மானியக் கோரிக்கையைப் பொறுத்தவரையில் 3 நாட்கள் எடுத்து இருக்கிறீர்கள். பிரதான எதிர்க்கட்சி கூட இங்கே இல்லை. இருந்தாலும் கூட இந்த மானியக் கோரிக்கையை நாம் 3 நாட்களாக வாதித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். இதை விட இன்னும் முக்கியமான மானியக் கோரிக்கைகள் இங்கே வர இருக்கின்றன. இருப்பினும்

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இங்கே இருக்கிற உறுப்பினர்கள் யாரும் பேசாமல் இல்லை. அந்தந்தக் கட்சியின் சார்பிலே கேட்டுக்கொண்டதற்கிணங்க நேரத்தைக் கூட்டிக் கொடுத்துக் கொண்டுதான் இருக்கிறோம். உறுப்பினர்கள் வேண்டுகோளுக்கிணங்கத்தான் இந்த மானியக் கோரிக்கை இன்றும் நடைபெறுகிறது. நான் வேண்டுமென்று நடத்தவில்லை அல்லது அமைச்சர்கள் சொல்லி நடத்தவில்லை. இனிமேல் வருகிற மானியங்களில் உறுப்பினர்கள் பேசுவதை குறைத்துக் கொண்டால் எனக்கு ஒன்றும் இல்லை. எனக்கு ஒத்துழைப்புத் தரவேண்டுமென்று எல்லா எதிர்க்கட்சித் தலைவர்களையும், உறுப்பினர்களையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்,

(5) வரவு-செலவுத் திட்டம்1979-80—வாக்கெடுப்பு (தொடர்ச்சி)

(இ) கோரிக்கை எண் 3 — மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள். நிர்வாகம்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மேதகு ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின் மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

''மானியக் கோரிக்கை எண். 3— மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 1,55,25, 000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.''

திரு. ரெ. வி. சவுந்திரராஜன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் வண்டிகளில் விபத்துக்கள் மிகவும் அதிகமாகி விட்டதால் அவைகளை நிவர்த்திக்க வழி முறைகளைப் பற்றி ஆய்வு செய்ய ஒரு குழு அமைக்க வேண்டியதன் அவசியம் குறித்து விவாதிக்க—

''மானியக் கோரிக்கை எண். 3— மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,55,25, 000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்'' என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இரவு நேரத்தில் ஓடும் லாரிகள் தினந் தோறும் விபத்துக்குள்ளாவதால், இரவு 12 முதல் 4 மணி வரையில் நிறுத்த வேண்டிய அவசியத்தைப் பற்றி விவாதிக்க :—

''மானியக் கோரிக்கை எண். 3 மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்-நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 1, 55, 25, 000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்,'' என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

திரு. அ. சுவாமிதாஸ் : பேரவைத் துணைத்தலைவர் அவர்களே, ஆர். டி. ஓ. அலுவலகங்களில் கையாளப்படும் நடைமுறைகளினாலும் நிர்வாக அமைப்பினாலும் ஏற்பட்டுள்ள முறைகேடுகளைத் தடுக்கத் தேவையான நடவடிக்கை மேற் கொள்ளாதது குறித்து விவாதிக்க—

''மானியக் கோரிக்கை எண். 3 — மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் என்ற நிர்வாகம் தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 1,55, 25, 000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்'' என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

1979 ஏப்ரல் 16]

THIRU SALEM M. ARUMUGHAM: Sir, to discuss the failure of the Government to prevent actual drivers getting auto-rickshaws permits in the State, I move —

That the allotment of Rs. 1,55,25,000 under Demand No. 3—Motor Vehicles Acts — Administration —be reduced by Rs. 100.

(ஈ) கோரிக்கை எண் 39 — சாலைகளும் பாலங்களும்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மேதகு ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின் மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :—

''மானியக் கோரிக்கை எண் 39 — சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 35,37,13, 000 — க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்.

திரு. செ. சதாசிவம் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, திருச்சி மாவட்டம் அரவக்குறிச்சி பஞ்சாயத்து யூனியனிலுள்ள நாகம்பள்ளி பஞ்சாயத்தில் தேசிய நெடுஞ் சாலையில் தகர கொட்டகை என்னுமிடத்திலிருந்து நாகம்பள்ளி வரையில் செல்லும், பஸ் ரூட்டிற்கு தார் போட்டு கொடுப்பது சம்பந்தமாக விவாதிக்க :—

''மானியக் கோரிக்கை எண். 39 — சாலைகளும் பாலங்களும் என்றதலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரு. 35, 37, 13, 000–ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்'

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்

திரு. என். பழனிவேல் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பழனி வட்டத்தில் மானூர் அருகே நீண்ட நாட்களாக கட்டப்படாமல் இருந்து வரும் மேல்நிலைப் பாலம் கட்டித் தருவது குறித்து விவாதிக்க—

''மானியக் கோரிக்கை எண். 39 — சாலைகளும் பாலங்களும் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 35, 37,13, 000ல் ரூ 100 குறைக்க வேண்டும்.

என்ற வெட்டுத்தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

THIRU P. VIJAYARAGHAVAN : Sir, to discuss the need to construct a bridge at Ganapathiankadavu across Kuzhithurai river, near Puthukkadar in Kanyakumari district, I move

'That the allotment of Rs. 35,37,13,000 under Demand No. 39 — Roads and Bridges, be reduce by Rs. 100'

THIRU SALEM M. ARUMUGHAM: Sir, to discuss the failure of the Gove nment to construct an Overbridge near the Gandhi Stad um near the Railway gate at Salem, I move—

'That the allo ment of Rs. 35,37,13,000 under Demand No.39 —Roads and Bridges, be reduced by Rs. 100'

(உ) கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பல் போக்குவரத்து.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மேதகு ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின் மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப்போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ, 39,56,000—க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.''

திரு, ரெ. வி. சவுந்திரராஜன்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, பல விரைவு வண்டிகள் மிகவும் மோசமாக, உட்காருவதற்கே லாயக்கற்றதாக உள்ளதால் அவைகளை உடனடியாக மாற்றி நல்ல வண்டிகளாக விட வேண்டும் என்பது பற்றி விவாதிக்க—

''மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப்போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 39,56,000—ல் ரூபாய் 100 குறைக்க வேண்டும்''

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

திரு. தே. ஞானசிகாமணி: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, விளவங்கோடு சட்டமன்ற தொகுதிக்குட்பட்ட கீழ் கோதை ஆறு ரோடு செப்பனிடாதது பற்றி விவாதிக்க.

''மானியக் கோரிக்கை எண். 40—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பில் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ, 39,56,000—ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

சட்டமன்ற LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1979 ஏப்ரல் 16]

திரு. அ. சுவாமிதாஸ்: பேரவைத் துணைத்தலைவர் அவர்களே, கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழக புறநகர் நீண்ட தூரம் செல்கின்ற பேருந்துகளிலும் "ஓவர் லோடிங், ஏற்ற அனுமதிப்பதால் பொது மக்களுக்கு ஏற்படும் துன்பங்கள் குறித்து விவாதிக்க—

''மானியக் கோரிக்கை எண். 40 — சாலைப்போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 39,56,000-ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்.'

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

THIRU SALEM M. ARUMUGHAM: Sir, to discuss the need to secure public opinion in operating or opening new bus routes, I move—

'That the allotment of Rs. 39, 56,000 under Demand No. 40 — Road Transport Services and Shipping be reduced by Rs. 100'

(ஊ) கோரிக்கை எண் 54 — சாலைகள் பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன்: மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, மேதகு ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின் பேரில் கீழ்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்:

''மானியக் கோரிக்கை எண். 54 — சாலைகளும் பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 10,55,03,000 — க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப் பெற வேண்டும்.'

திரு. மெ. ஆண்டி அம்பலம்: பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே மதுரை மாவட்டம், பாலாபநாயகன் பட்டியிலிருந்து ராசகோபால்புரம் வரையில் சாலை அமைப்பதை குறித்து விவாதிக்க—

''மானியக் கோரிக்கை எண். 54 — சாலைகளும் பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 10,55,03,000 —ல் ரூ. 100 குறைகக் வேண்டும்.''

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

[1979 ஏப்ரல் 16

திரு. வி. கே. கோதண்டராமன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, காட்பாடி ரயில்வே ஜங்ஷன், பஸ் போக்குவரத்து மேல்பாலத்தை அகலப்படுத்தி கட்ட வேண்டுமென்று, ரயில்வே துறையினரை வற்புறுத்தும் அவசியத்தைப் பற்றி விவாதிக்க —

''மானியக் கோரிக்கை எண். 54 — சாலைகளும், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 10,55,03,000 — ல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

THIRU SALEM M. ARUMUGHAM : Sir, to discuss the failure of the Government to expand the bridge on the Ramakrishna Math Road in Mylapore, Madras at the Luz Corner, I move —

'That the allotment of Rs. 10,55,03,000 under Demand No. 54 — Capital Outlay on Roads and Bridges be reduced by Rs. 100'

திரு. அ. சுவாமிதாஸ் : பேரவைத் துணைத்தலைவரவர்களே கொள்கைபற்றி விவாதிக்க —

''மானியக் கோரிக்கை எண். 54 — சாலைகள் — பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப் பெறுகின்ற ரூ. 10,55,03,000 — இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்'' என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

(எ) கோரிக்கை எண். 55 சாலைப்போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல்போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் ; தலைவரவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிந்துரையின்மேல், கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை மொழிகிறேன் :

''மானியக் கோரிக்கை எண். 55 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 57,53,000 — க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பெற வேண்டும்.

1979 ஏப்ரல் 16]

திரு. ரெ. வீ. சவுந்திரராஜன் : தலைவரவர்களே, பழைய கப்பல்களை விற்றுவிட்டு புதுக்கப்பல்கள் வாங்கி தொழில்களில் ஈடுபடுத்த வேண்டும் என்பதுபற்றி விவாதிக்க —

''மானியக் கோரிக்கை எண். 55 — சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 57,53,000 — இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்'

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

திரு. பி. ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம் : தலைவரவர்களே, பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப்பற்றி விவாதிக்க—

''மானியக் கோரிக்கை எண்.55 சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 57,53,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

திரு. பொ. விஜயராகவன் : தலைவரவர்களே, கொள்கை பற்றி விவாதிக்க—

''மானியக் கோரிக்கை எண் 55—சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ஒதுக்கப்பெறுகின்ற ரூ. 57,53,000-இல் ரூ. 100 குறைக்க வேண்டும்''

என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை மொழிகிறேன்.

THIRU SALEM M. ARUMUGAM: Sir, to discuss the need to run a ferry serve from Madras to Mahabalipuram, I move—

"That the allotment of Rs. 57,53,000, under Demand No. 55 Capital outlay on Road Transport Services and Shipping be reduced by Rs. 100."

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மேற்கண்ட மானியக் கோரிக்கைகள் பேரவை முன் விவாதத்திற்காக வைக்கப் பெறுகின்றன.

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, மானியக் கோரிக்கைகள் 3, 39, 40, 54, 55 ஆகியவற்றைப் பற்றிய கொள்கை விளக்க குறிப்புகள் * இப்பேரவையில் வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவற்றை, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள், நான் படித்ததாக ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும்.

*743-840ம் பக்கங்களில் இணைப்பு III, IV, V ஆக அச்சிடப் பெற்றுள்ளன.

அதற்கு அவைத்தலைவரும் அனுமதி வழங்குவார்கள் என்று நம்புகிறேன். மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் அரிய ஆலோசனைகளை வழங்க வேண்டும் என்றும் அதுபற்றி அரசின் கருத்துக்களை பின்னால் அறிவிக்கிறேன் என்றும் கூறிக்கொள் கிறேன்.

*திரு, அ. ப. பழனியப்பன் ; மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, சாலைகளும் பாலங்களும் என்கிற மானியக் கோரிக்கையின் மீது நானும் இங்கு என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூற முன்வருகிறேன்.

பொதுவாக சென்ற ஆண்டும் இதேபோல் மானியக் கோரிக் கைகள் இங்கே வைக்கப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு காரியங்கள் நடந்துகொண்டு வந்திருக்கின்றன. ஆனால் இந்த மானியக் கோரிக்கைகள் மீது பெறப்படுகிற தொகை முழுவதுமாக நகரங் களிலும், நகர்ப்புறங்களிலும் உள்ள சாலைகள் பாலங்கள் ஆகிய வற்றை ஒழுங்குபடுத்துவதற்கு பயன்படுத்தப்பட்டிருக்கிறதே தவிர, கிராமப் புறங்களிலே உள்ள சாலைகளையும், பாலங்களை யும் ஒழுங்குபடுத்துவதற்கான நடைமுறையை அரசு எடுத்துக் கொள்ளவில்லை என்பதை இங்கே நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். பொதுவாக இந்த அரசு விவசாயிகளுடைய அரசு, ஏழை எளிய மக்களுடைய அரசு என்று சொல்லப் படுகிறதே தவிர ஏழைஎளிய மக்களுக்காகச் செய்யவேண்டிய நல்ல காரியங்கள், இதுவரை கிராமப் புறங்களில் செய்து கொடுக்கப் படவில்லை. அங்குள்ள ஏழை எளிய மக்கள் இன்னும் கஷ்டப் பட்டுக்கொண்டுதான் இருக்கிறார்கள்.

குறிப்பாக இந்த அரசு ஏற்பட்ட முதல் ஆண்டு ஆளுநருடைய உரையிலே ஒரு விஷயத்தைக் குறிப்பிட்டிருந்தார்கள். கிராமப் பஞ்சாயத்துக்கள் தங்களுடைய பாதைகளைச் செப்பனிடுவதற்கு முடியாத நிலைமையை அரசு அறிந்திருக்கிறது. ஆகவே அந்தப் பாதைகளை, அந்தக் கிராமப் பஞ்சாயத்திலே இருக்கக்கூடிய ரோடுகளை அதாவது 3 கிலோ மீட்டருக்குக் குறைவாக உள்ள எல்லா ரோடுகளையும் தார் சாலைகளாக அரசாங்கச் செலவிலே அமைத்துக் கொடுக்கப்படும் என்று குறிப்பிடப்பட்டிருந்தது. ஆனால் இதுவரை அந்தமாதிரி எந்த ஒரு பஞ்சாயத்திலேயும் அவ்வாறு தார் சாலைகள் அமைக்கப்படவில்லை என்பதுதான் நான் தெரிந்தவரையில் உண்மையாக இருக்கிறது. ஆகவே அரசு ஒரு அறிவிப்பு செய்து, மக்களெல்லாம் அந்த நன்மைகள் கிடைக்கும் என்று எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கின்ற நிலைமை யிலே அதைச் செயல்படுத்தாமல் விடுவது அரசுக்கு நல்லதல்ல. சொல்லுக்கும் செயலுக்கும் ஒருமைப்பாடு வேண்டும், சொன்னால் நிச்சயமாக அதைச் செய்யக் கூடிய நிலையிலே இருக்கின்ற காரியங்களைச் சொல்ல வேண்டும். சொன்னதைச் செய்ய வேண்டும். ஏதோ பெயருக்கு புஸ்தகத்தில் அச்சடித்து கொடுத்து இந்த மாதிரி செய்கிறோம் என்று சொல்லிவிட்டு அதைச்

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. அ. ப. பழனியப்பன்]

செய்யாமல் விடுவது நல்லதல்ல என்று கருதுகிறேன். இதற்கு முன்னாலே நடந்த சட்டமன்றக் கூட்டத் தொடரிலேயே கூட இதே பிரச்சினையின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லி இருக்கிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியிலே இரண்டு பாலங்கள் மிக முக்கிய மான பாலங்கள். ஒரு தாலுக்காவிலுள்ள எல்லா மக்களும் உபயோகப்படுத்துகிற இரண்டு பாலங்கள். ஒன்று பொருளூருக்கு சமீபத்தில் நல்லதங்காள் ஓடையின் குறுக்கே கட்ட வேண்டும். இன்னொன்று பாலப்பன்பட்டி என்ற ஊருக்கு பக்கத்திலே கட்ட வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(பிற்பகல் 12-20)

ஆனால் அந்தப் பாலங்களை கட்டுவதற்கு இன்னும் எந்தவிதமான நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை. அதிலே சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளைச் சந்தித்து கேட்கிறபோது, அதாவது ஓடு பாலத் திற்கு ஒரு எஸ்டிமேட்டும், பக்க பாலமாகக் கட்டினால், எவ்வளவு செலவாகும் என்று பார்த்து, அதற்கு ஒரு எஸ்டி மேட்டும் தயார் செய்யப்பட்டு மேலிடத்திற்கு அனுப்பி விட்டோம் என்று சொல்கிறார்களே தவிர, எந்த அளவிற்கு இந்த காரியங்கள் எல்லாம் செயல்பட்டு வருகிறது என்பது தெரியவில்லை. கிராமப் புறங்களில் இருந்து பொது மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு இந்தச் சட்டமன்றத்திற்கு வந்து சில கோரிக்கைகளைச் சொல்லி வருகிறோம். ஏதோ அவைகள் எல்லாம் பத்திரிகையில் செய்தியாக வரவேண்டும் என்பதற்காக இங்கே பேசப்படுவதில்லை. சொல்லக் கூடிய கோரிக்கைகள் உண்மையிலேயே நியாயம் தானா, செய்ய வேண்டியது அவசியம் தானா என்று பரிசீலித்து, அந்தக் கோரிக்கைகளைப் பற்றி அரசு நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்பதற்காகத்தான் பேசுகிறோம். ஒரு அங்கத்தினர் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு 5 வருஷம் இந்தச் சட்ட மன்றத்திலே பணியாற்றி விட்டு, அந்த 5 வருஷம் முடிந்த பிறகு செல்கிற காலத்தில், சட்டமன்ற உறுப்பினராக இருந்த இந்த 5 வருஷத்தில் இந்த ஒரு காரியத்தையாவது செய்தோம் என்ற ஒரு மனத் திருப்தி ஏற்படுகிற அளவிற்கு அரசு அதற்கான சூழ்நிலையை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டும். இங்கே 5 வருஷம் சட்ட சபையில் பொழுதுபோக்காக செலவழித்து விட்டோம் என்ற நிலை இருக்கக் கூடாது. துக்ளக் பத்திரிகையில் கூட போடப்பட்டிருந்தது—சட்டசபை ஒரு பொழுதுபோக்கு இடம் என்று சொல்லப்பட்டிருந்தது. அந்த மாதிரி இல்லாமல் அரசு அங்கத்தினர்கள் சட்டசபையிலே சொல்லுகிற கோரிக்கைகளை கவனித்து ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள் கிறேன். ஆகவே, நாங்கள் இந்தச் சட்டசபையில் பேசுகின்ற பேச்சுக்கள் சட்ட மன்ற குறிப்பிலே, பதிவு ஏட்டிலே பதிவு செய்யப்படுகிறது. அமைச்சர் அவர்கள் அந்தக் கோரிக்கைகளை யெல்லாம் கவனித்து எந்தெந்த கோரிக்கைகளைச் செய்ய

முடியுமோ — நாங்கள் 100 கோரிக்கைகளை வைத்தாலும்' அவைகளில் ஒன்று இரண்டு கோரிக்கைகளையாவது செய்தால், மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட எங்களுக்கும், மக்களுக்கும் பிரயோசனம் இருக்கும். ஆகவே, தயவுசெய்து இந்தமாதிரி ஒரு நடைமுறையை கடைபிடிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள் கிறேன். நம்முடைய முதல்வர் அவர்கள் மேலவையில் சொல்லி யிருக்கிறார்கள்—அங்கே நான் அருப்புக்கோட்டை தொகுதிக்கு மட்டும் சொந்தக்காரன் அல்ல, தமிழ்நாட்டில் இருக்கிற அத்தனை தொகுதிக்கும் சொந்தக்காரன் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது ரொம்பவும் மகிழ்ச்சி, சந்தோஷமான செய்தி. அந்த அளவில் செயல்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அப்போதுதான் இந்த அரசு கட்சி பாகுபாடற்ற முறையில் எல்லோரையும் சமமாக பாவித்து செயல்படுகிறது என்று சொல் வதற்குச் சாத்தியமாக இருக்கும். ஆகவே, அந்த முறையில இந்த அரசு இங்கே அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிடுகின்ற பல கோரிக்கைகளில் ஒன்று, இரண்டாவது செய்து முடித்தால், அந்தத் தொகுதியில் 5 வருஷத்திற்குப் பின்னால் செல்லும் போது இந்த ஒரு காரியத்தையாவது செய்து முடித்தோம் என்ற மனத் திருப்தி ஏற்படும்.

அடுத்து இன்னொன்று, இப்போது கிராமப் புறங்களில் உள்ள ரோடுகள் எல்லாம் பஞ்சாயத்து, பஞ்சாயத்து யூனியன் களிடம் இருக்கின்றன. அந்த ரோடுகளையெல்லாம் அந்தப் பஞ்சாயத்து, பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் செப்பனிட வேண்டும். பெரிய ரோடுகளாக இருந்தால் ஹைவேஸ் டிபார்டுமெண்டின் பொறுப்பிலே இருக்கிறது. எனவே, பஞ்சாயத்து, பஞ்சாயத்து யூனியன்களுக்கும் ஒதுக்கப்படுகின்ற முழுத் தொகை எவ்வளவு என்றால், ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 535 ரூபாய் தான் என்று நிர்ணயம் செய்திருக்கிறார்கள். அத்தோடு ஜனத்தொகை அடிப் படையில் தலைக்கு 10 பைசா என்று அதற்கு நிதி ஒதுக்கீடு செய்கிறார்கள். அப்படிப் பார்க்கின்றபோது, 100 கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு, பராமரிக்கின்ற பொறுப்பு யூனியன்களிடத்திலே இருந்தால் கிட்டத்தட்ட 60,000 அல்லது 70,000 ரூபாய் தான் அரசு மான்யமாகக் கிடைக்கிறது. ஆனால், இதிலே கிட்டத்தட்ட 30 சதவீதம் காங்கு கூலிக்காக கொடுக்கப்படுகிறது. அது போக மிச்சம் இருக்கிற 30 ஆயிரம், 20 ஆயிரம் ரூபாயை வைத்து இன்றைக்கு ஒரு கிலோ மீட்டர் மண் ரோடு கூட போட முடி யாது. ஒரு கிலோ மீட்டர் மண் ரோடு போடுவதற்கு 15 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு மேல் ஆகிறது. கப்பி தார் போட வேண்டும் என்றால் கிலோமீட்டருக்கு 30ஆயிரம் ரூபாய்க்கு மேல் ஆகிறது. இந்த நிலைமையில் எணணிப் பார்த்து 100 கிலோ மீட்டரை யூனியனே செப்பனிட்டுக் கொள்ள வேண்டும் என்றால் எப்படி முடியும். இப்போதுள்ள நிலமையில் யூனியனால் ஒரு கிலோ மீட்டர் ரோடு கூட செம்மையாக போட முடியாத அளவுக்கு யூனியனின் நிதிநிலைமை மோசமாக இருக்கிறது.

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. அ. ப. பழனியப்பன்]

[மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் தலைமை]

இன்னொன்று, யூனியனுக்கு வரக்கூடிய வருமானம்—முக்கியமாக சினிமா துறையிலிருந்து வருகின்ற என்டெர்டெயின்மென்ட் டாக்ஸ், சர்-சார்ஜ் இதிலிருந்து பஞ்சாயத்துக்கும், பஞ்சாயத்து யூனியனுக்கும் வருமானம் வந்து கொண்டிருந்தது. இதிலிருந்து இப்போது 100 ரூபாய் வருமானம் வருகிறது என்றால் 30 ரூபாயை பஞ்சாயத்துக்கும் 30 ரூபாய் பஞ்சாயத்து யூனியனுக்கும் கொடுத்துவிட்டு 40 ரூபாயை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்கிறது. இதனால் அரசாங்கத்திற்கு பல கோடிக்கணக்கான ரூபாய் வரக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. தங்களுடைய பொறுப்பில் காரியங்களையும் செய்து கொள்ளவேண்டும், அரசாங்கமும் உதவி செய்யாது, வருகின்ற வருமானத்திலிருந்து அரசும் பங்கை எடுத்துக் கொள்ளும் என்றிருப்பது நியாயமற்றது. ஆகவே யூனியனுக்கே முழுத் தொகையையும் கொடுக்கக்கூடிய முறையில் இந்தத் திட்டத்தை மாற்றி அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்,

அடுத்து, ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 535 ரூபாய் என்று கொடுப்பது போதாது, விலைவாசி உயர்ந்துள்ள இந்த நேரத்தில் 1,000 ரூபாய் என்ற அளவுக்கு மான்யம் கொடுக்க வேண்டும். அதேபோல், தலைக்கு 10 பைசா என்றிருப்பதை மாற்றி 25 பைசா என்று உயர்த்திக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நாங்கள் இதையெல்லாம் பேசிவிட்டு செல்வதோடு நின்றுவிடாமல் இந்த ஆட்சி பாரபட்சமற்ற முறையில் மக்களுக்கு நன்மைகள் செய்கிறது என்று மக்கள் எண்ணக்கூடிய அளவுக்கு எதிர்கட்சிகளுடைய கோரிக்கைகளை எல்லாம் பரிசீலித்து நல்ல முடிவுகள் எடுக்கிற நிலைமையில், இந்தக் காரியங்களை எல்லாம் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொண்டு விடைபெறுகிறேன். வணக்கம்.

திரு. மு. ரா. சௌந்திரராஜன்: மாண்புமிகு தற்காலிகத் தலைவர் அவர்களே, இன்று நமது போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் மாண்புமிகு பொன்னையன் அவர்கள் வைத்துள்ள போக்குவரத்துத்துறை மான்யத்தின் மீது பேச வாய்ப்பு கொடுத்ததற்கு என் நன்றியை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நம்முடைய புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளாக தமிழகத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத் துறையை நமது அருமை அண்ணன் பொன்னையன் அவர்கள் கையில் கொடுத்ததற்குப் பின்னால் பல அரிய நல்ல காரியங்களை எல்லாம் செய்திருக்கிறார்கள். அதில் ஒன்றிரண்டை சொல்லலாம் என்று கருதுகிறேன். உதாரணமாக எடுத்துக்கொண்டால் சந்தை ஸ்பெஷல் என்று ஒரு புதிய திட்டத்தை கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். ஒவ்வொரு பெரிய சந்தையின் ஐந்து கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு அங்கங்குள்ள கார்ப்பரேஷன் பஸ்களை விட்டு 25 பைசா வசூல் செய்கிறார்கள். அது பொது மக்களுக்கு உதவிகரமாக இருக்கிறது. சுற்றியுள்ள இடங்களுக்கு இந்தப்

[திரு. மு. ரா. சௌந்திரராஜன்] [1979 ஏப்ரல் 16

பேருந்து விடுவதால், ஐந்து கிலோ மீட்டர் தூரத்திலுள்ள வியாபாரிகளும் பொதுமக்களும் இப்போது வசதியாக போய்க் கொண்டிருக்கிறார்கள். முன்னால் வண்டியை நிறுத்தவேண்டும் என்று கைகாட்டினால் வண்டியை நிறுத்தாமல் வண்டியின் ஓட்டுநரும் நடத்துநரும் 25 பைசா டிக்கட்டு தானே என்ன பிரமாதமாக வந்துவிடப் போகிறது என்று நினைத்து வண்டியை நிறுத்தாமல் எடுத்துக்கொண்டு போய்விடுவார்கள். இதனால் வியாபாரிகளும் பொதுமக்களும் பாதிக்கப்பட்டார்கள். இதன் காரணமாக நடந்தே வந்தார்கள் அல்லது மாட்டுவண்டியில் வந்து தங்கள் வியாபாரத்தைச் செய்தார்கள். இந்த புரட்சித் தலைவருடைய ஆட்சியின் கருத்து கிராம மக்கள் முன்னேற்றம் அடைய வேண்டும் என்பதுதான் குறிக்கோளாகும். அதற்கு எந்தவிதமான இடையூறும் இல்லாத விதத்தில் சந்தையைச் சுற்றி ஐந்து கிலோமீட்டர் தூரத்திற்கு 5 பைசா கட்டணத்தில் இப்போது வசூல் செய்கிறார்கள். இது பொதுமக்களுக்கும், வியாபாரிகளுக்கும் மிக அரியதொரு நல்வாய்ப்பாக இருக்கிறது என்பதை தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். அதற்காக இந்த அரசுக்கும் இந்தத் துறையை செவ்வனே நடத்துகிற அருமை அண்ணன் பொன்னையன் அவர்களுக்கும் என் பாராட்டுதலை உரித்தாக்கிக் கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, ஆர். டி. ஓ. ப்ரமோஷனில் இதுவரை ஒன் பிளஸ் ஒன் என்று இருந்தது. இப்போது நமது அமைச்சர் அண்ணன் பொன்னையன் அவர்கள் இதை ஒன் ப்ளஸ் ஃபோர் என்ற நிலையைக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். இதற்கு என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சாதாரணமாக மோட்டார் வெகிக்கல்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர் எஸ். எஸ். எல். சி. வரை படித்துவிட்டு, பின்னால் பாலிடெக்னிக் பயிற்சி பெற்று டிவிஎஸ், விஎஸ்டி போன்ற ஸ்தாபனங்களில் தொழில் நுட்ப பயிற்சியும் பெற்றுக் கொண்டு வருகிறார்கள்.

(பிற்பகல் 12-30)

அவர்களுக்கு ஆர். டி. ஓ. பிரமோஷன் தரப்படுகின்றது. காரணம், சூபர்வைசர்களாக இருப்பவர்களுக்கு பிரமோஷன் கொடுத்து, அவர்கள் ஆர். டி. ஓ. வாக வந்தால், அதற்குப் பிறகு தங்கள் கீழே உள்ள மோட்டார் வெகிகிள் இன்ஸ்பெக்டர்கள் செய்கின்ற தவறைக் கண்டுபிடிக்க முடியாது. அகவே, இந்த 1 பிளஸ் 4 திட்டத்திற்கு எனது மனப்பூர்வமான ஆதரவைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதற்கடுத்து, பஸ்கள் தேசீயமயமாக்குவது என்றால், அதன் தலையெழுத்து நஷ்டத்தில் தான் ஓடுவது என்கின்ற நிலைமை கடந்த காலத்தில் இருந்து வந்தது. ஆனால், அருமை அண்ணன் சி. பொன்னையன் இந்த அமைச்சர் பொறுப்பை ஏற்றுக் கொண்டவுடன் இந்த கார்ப்பரேஷன் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருந்ததோடு மட்டுமல்லாமல், கடந்த ஆண்டு 8 கோடி ரூபாய் லாபம் ஈட்டியிருக்கின்றது என்றால், அவருடைய ஆக்கமும்,

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. மு. ரா. சௌந்திரராஜன்]

ஊக்கமும்தான் காரணம். எனவே, அவருடைய சேவை இந்த நாட்டுக்கும், நாட்டு மக்களுக்கும் தேவை என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, டவுன் பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் கடந்த 1977 வரை தமிழகத்திலே சுமார் 18, 20 சதவிகிதம்தான் ஓடிக் கொண்டிருந்தது. ஆனால், அருமை அண்ணன் சி.பி. அவர்கள் பொறுப்பேற்றுக் கொண்டவுடன், இந்தத் துறைக்கு தலைமை ஏற்றவுடன், கடந்த இரண்டு வருஷ காலத்தில் 20 சதவிகிதம் கூடுதலாக அதாவது இப்போது 38 சதவிகிதம் அளவுக்கு டவுன் பஸ்கள் ஓடுகின்றன. இது பொதுமக்களுக்கு மிகவும் உதவியாக இருப்பதோடு மட்டுமல்லாமல், கட்டணமும் குறைந்திருக்கிறது. இதற்குப் பொதுமக்கள் சார்பாக என்னுடைய நன்றியையும், வணக்கத்தையும் தெரிவித்துக் கொள்வதோடு, ஒரு சில கோரிக் கைகளையும் இந்த அரசின் முன் வைக்கலாம் என்று நான் கருதுகிறேன்.

தொழிலாளர்களை எடுத்துக் கொண்டால், தொழிலாளர்கள் இரவிலே பணி புரிகின்றார்கள். இந்த அரசு தொழிலாளர்கள் அரசாக இருப்பதால், இப்படி இரவிலே பணிபுரியும் தொழி லாளர்களுக்கு டீ, பன் கொடுத்து உதவினால், அவர்கள் பணியை இன்னும் சிறப்பாக செய்ய முடியும். இதைச் செய்ய முன்வர வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதோடு, ரயில்வேயில் வேலை செய்கின்றவர்கள் வருடத்திற்கு ஒரு முறை தங்கள் குடும்பத்தை அழைத்துக்கொண்டு, எங்கே வேண்டு மானாலும் சென்று வரலாம் என்று அவர்களுக்கு பாஸ் கொடுத் திருப்பதைப்போல, இப்படி கார்ப்பரேஷனிலே பணிபுரிகின்ற வர்களுக்கும், இதிலே உள்ள தொழிலாளர்களுக்கும் வருடத்திற்கு ஒரு முறை இத்தனை கிலோ மீட்டர்கள், 1000 கிலோ மீட்டர்கள், 2000 கிலோ மீட்டர்கள் என்று ஒரு தூரத்தை நிர்ணயித்து அவர்களும் அவ்வாறு குடும்பத்துடன் சென்று வர உதவ வேண்டு மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதோடு, இந்த தொழிலாளர்கள் குடியிருப்புக்கு வசதியில்லாமல், ஆற்றங்கரை ஓரத்திலே குடி யிருக்கிறார்கள். திடீரென்று மழைபெய்தாலோ, அல்லது வெள்ளம் வந்தாலோ, அவர்களுக்கு எத்தகைய பாதுகாப்பும் இல்லை. அதனால் அவர்கள் வேலைக்கு வருவதில்லை. ஆகையால், இந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு அரசு உடனடியாக குடியிருப்பு மனைகளை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சென்னை மாநகரை எடுத்துக் கொண்டால், நகரத்திலே 30 சதவிகிதம் மாணவர்கள் இருக்கிறார்கள். கிராமங்களிலே 70 சதவிகிதம் மாணவர்கள் இருக்கிறார்கள். இந்த 30 சதவிகிதம் மாணவர்களுக்கு பஸ்களிலே செல்வதற்கு, பாஸ் கொடுக்கப்படுகிறது. ஆனால், புரட்சித் தலைவர் ஆட்சி,

[திரு. மு. ரா. சௌந்திரராஜன்] [1979 ஏப்ரல் 16

கிராம மக்களுக்காக இருக்கக்கூடிய அரசு என்பதை உறுதி செய்வதற்காக, இந்த 70 சதவீதம் மாணவர்களுக்கும் அதே போல் சலுகை கட்டண பாஸ் வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்ற கோரிக்கையை நான் இந்த அரசின் முன் வைக்கிறேன்.

அது மட்டுமல்ல, இன்னும் சில கோரிக்கைகளையும் நான் முன் வைக்க விரும்புகிறேன். பண்டிகை, திருவிழாக்கள் போன்ற காலங்களிலே ஸ்பெஷல் டிரிப் விடுவதற்கு, குறிப்பாக கார்ப்பரேஷனுக்கு மட்டும்தான் கொடுக்கிறார்கள். அதே சமயத்தில் கார்ப்பரேஷன்களுக்கும் கொடுக்க வேண்டும்; தனியார் களுக்கும் கொடுக்க வேண்டும். அப்போதுதான் பொது மக்களுக்குச் சேவை செய்ததாகக் கருத முடியும் என்று நான் கருதுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக நாட்டுடைமைத் திட்டத்தைப்பற்றி ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூறலாம் என்று கருதுகிறேன், கேரளாவிலே கம்யூனிஸ்ட் கட்சி ஆட்சி நடைபெறுகிற இடத்தில் கூட இந்த நாட்டுடைமைத் திட்டம் சுமார் 25 சதவீதம்தான் இருக்கிறது. மேற்கு வங்காளத்தை எடுத்துக் கொண்டால், அங்கே இந்த நாட்டுடமைத் திட்டம் 15 சதவீதம் தான் இருக்கிறது. அதிலும் கூட மேற்கு வங்காளத்திலே கல்கத்தா நகரத்தை எடுத்துக் கொண்டால் அந்த சிட்டியிலே டவுன் பஸ்கள் தனியார் துறை பஸ்கள் ஓடுகின்றன ஆகவே சென்னை போன்ற நகரத்திலேயும் தனியார் துறை பஸ்கள் ஓட அனுமதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன், செக்கோஸ்லோவாக்கியா போன்ற கம்யூனிஸ்ட் நாடுகளிலே பிரைவேட் செக்டாரும் பப்ளிக் செக்டாரும் இருக்கின்றது. ஆகவே பிரைவேட் செக்டாருக்குப் போட்டியாக பப்ளிக் செக்டாரும், பப்ளிக் செக்டாருக்கு காம்பெடிஷனாக பிரைவேட் செக்டாரும் இருக்கவேண்டுமென்ற என்னுடைய கருத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இந்த நிலையில் இதை மேலும் தேசியமயமாக்கினால் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் சுமார் 40 ஆயிரம் பேர்கள் வேலை யில்லாமல் தவிப்பார்க்ள். தேசியமயமாக்கப்பட்ட தனியார் துறையிலிருந்து வருகின்ற டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் கார்ப்ப ரேஷனிலே சேர முடியாது, காரணம் ஒரு சில விதிமுறைகளை அவர்கள் வகுத்திருக்கிறார்கள, ஆகவே அதிலே இவர்கள் சேர முடியாது. ஆகவே இந்த 40 ஆயிரம் மக்களும் கஷ்டப்படு வார்கள். ஆகவே தேசியமயமாக்குவதை நிறுத்தி அதற்கு முற்றுப் புள்ளி வைத்து இப்போது 50 சதவீதம் பப்ளிக் செக்டாரும் 50 சதவீதம் பிரைவேட் செக்டாரும் இருக்கின்றன. இந்த நிலையை அப்படியே நீடிக்கச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள் கிறேன்.

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. மு. ரா. சௌந்திரராஜன்]

அது மட்டுமல்ல, 1971 ஆம் ஆண்டிலே திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சி இருந்தபோது ஒரு முதலாளி 10 பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்ற ஒரு சட்டத்தை நிறை வேற்றியது. அதைப்போல சட்டம் இருந்தால் நிச்சயமாக தனிப்பட்ட முதலாளிகளிடம்தான் செல்வம் சேரும். ஆகவே, 10 பஸ்கள் என்பதை குறைத்து 5 பஸ்கள் மட்டும் வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று உடனடியாக சட்டத்தை இந்தக் கூட்டத் தொடரிலேயே கொண்டு வரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள் கிறேன்.

மோட்டார் வாகன வரியிலிருந்து சுமார் 60 கோடி ரூபாய்க்கு மேல் வருமானம் வருகிறது. மோட்டார் போக்குவரத்துக்கு ரோடுகள் மிகவும் நல்லமுறையிலே இருந்தால்தான் நல்லது, போக்குவரத்து சீரும் சிறப்புமாக நடைபெறும். ஆகவே இந்த 60 கோடி ரூபாய் வருமானத்தை வேறு இலாக்காக்களுக்கு கொடுக்காமல் ரோடுகளைப் பராமரிப்பதற்கே செலவிடவேண்டு மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸ்கள் இருக்கின்றன. ரீஜினல் டிரான்ஸ்போர்ட் அதாரட்டியின் ஆபீஸ் ஒரு இடத்தில் இருக் கிறது, எதாவது பணம் கட்டவேண்டும் என்றால் 1, 2 மைல் தூரம் சென்று அங்கேயுள்ள வங்கியில் பணம் கட்டி அந்த செலானை இங்கே கொண்டுவந்து கொடுப்பதற்குள் ஆபீஸ் நேரம் முடிந்து விடுகிறது என்று சொல்கிறார்கள். இதன் காரணத்தால் பொதுமக்கள் அவதிப்படுகிறார்கள். ஆகவே ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸ் இருக்கிற இடத்திலேயே ஒரு வங்கி நிறுவ அரசு ஆவன செய்யவேண்டும். அடுத்து, ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸிலே எந்த ஒரு வேலையாக இருந்தாலும் மாதக் கணக்கில் போட்டு விடுகிறார்கள், அதனால் லஞ்சம் அந்த இடத்தில் ஏற்படுவதற்கு ஏது இருக்கிறது. ஆகவே எந்த ஒரு வேலையாக இருந்தாலும் 3 தினங்களுக்குள் முடிக்க வேண்டுமென்று உத்திரவிட வேண்டு மென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கடைசியாக பவானியிலிருந்து அந்தியூர் வரை 2 டவுன் பஸ்கள் போடவேண்டுமென்று புரப்போஸல் செய்து $1\frac{1}{2}$ ஆண்டுக் காலம் ஆகியும், அதற்கு நோட்டிபிகேஷன் ஆகியும்கூட, ஹயர் பண்ணாமல் இருக்கிறார்கள். ஆகவே உடனடியாக ஹயர் பண்ணி மக்களுக்குப் போக்குவரத்து வசதியை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, எனக்கு வாய்ப்பு அளித்த தலைவருக்கு நன்றி கூறி முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. ரா. வெங்கிடுசாமி என்கிற வெங்கிடு : தலைவர் அவர்களே, சாலைகள், பாலங்கள் மற்றும் போக்குவரத்து இந்த மானியங்களின்மீது மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பில்

[திரு. ரா. வெங்கிடுசாமி என்கிற வெங்கிடு] [1979 ஏப்ரல் 16

எங்கள் நிலையை எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன், இன்றைய தினம் தமிழ்நாட்டில் ஒட்டுமொத்தமாக ஓடக்கூடிய வண்டி களிலே அரசுத் துறையிலே 53 சதவீதம் ஓடுகின்றன.

[பிற்பகல் 12-40]

தனியார் துறையில் 47 சதவீதம் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக் கின்றன என்பதைப் பார்க்கிறோம். அரசுத் துறையில் சென்ற ஆண்டு 5,227 பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருந்தன, ஆனால் இந்த ஆண்டு 5,398 பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. இதிலே ஒட்டு மொத்தமாகப் பார்க்கும்பொழுது ஓர் ஆண்டுக் காலத்தில் 171 பஸ்கள்தான் அரசு துறையில் அதிகப்படுத்தப்பட்டி ருக்கிறது.

இப்படிப்பட்ட நிலையில், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்த வரையில் சென்ற ஆண்டு 724 பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருந்தன, இந்த ஆண்டு அது 711 பஸ்களாகக் குறைந்திருக்கிறது. அதாவது 13 பஸ்கள் குறைந்திருக்கின்றன. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் சென்ற ஆண்டு 560 பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருந்தன, இந்த ஆண்டில் 538 பஸ்கள்தான் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அதாவது 22 பஸ்கள் இந்த ஆண்டில் குறைந்திருக்கின்றன. சென்னை மாவட்டப் பிரிவை எடுத்துக்கொண்டால் சென்ற ஆண்டு 411 பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருந்தது, இந்த ஆண்டு 382 பஸ்கள்தான் ஓடுகின்றன. அதாவது 29 பஸ்கள் குறைந்து விட்டன. ஒட்டுமொத்தமாகப் பார்த்தால் ஏழு கழகங்களில், மூன்று கழகங்களில் இருக்கும் பிரிவுகளில் ஏற்கனவே சென்ற ஆண்டு ஓடியதை விட பஸ்கள் குறைந்திருக்கிறது. நீங்கள் கொடுத்திருக்கும் கணக்கின்படியே இந்த விவரங்கள் இருக்கின்றன.

அடுத்தபடியாக, சென்ற ஆண்டு 41,41,000 மக்கள் போக்கு வரத்தில் பங்கெடுத்திருக்கிறார்கள். இந்த ஆண்டில் 49,05,500 பொதுஜனங்கள் பங்கெடுத்திருக்கிறார்கள். கிட்டத்தட்ட 9 இலட்சம் ஜனங்கள் அதிகமாகியிருக்கிறார்கள். இது வரவேற்கத் தக்க அம்சமாகும். இந்த முன்னேற்றத்திற்கு தொழிலாளர் களின் உழைப்பில் கணிசமான பங்கு வகிக்கிறது என்பதை உணர்ந்து கொள்ள வேண்டும்.

அடுத்தாற்போல் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால், தொழிலாளர் களின் எண்ணிக்கை சென்ற வருஷம் 38,545 பேர், இந்த ஆண்டு 42,786 பேர். 4,241 பேர்தான் அதிகப்படுத்தப்பட்டி ருக்கிறார்கள். இதைச் சொல்லும் நேரத்தில் தொழிலாவர்களைக் கொஞ்சம் அதிகப்படுத்தியிருப்பது வரவேற்கத்தக்கது. ஆனால் இப்பொழுது இருக்கின்ற தொழிலாளர்கள் எண்ணிக்கை போதாது. அதை இன்னும் அதிகப்படுத்தவேண்டும். தொழி லாளர்களுக்கு ஓர்க் லோட் ரொம்ப அதிகமாக இருக்கிறது. இதைக் குறைக்க வேண்டும்.

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. ரா. வெங்கிடுசாமி என்கிற வெங்கிடு]

இன்னொன்று கேட்க விரும்புகிறேன். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், சென்னை மாவட்டப் பிரிவு ஆகியவற்றில் ஏற்கனவே இருந்த பஸ்களின் எண்ணிக்கை குறைந்திருக்கிறது. ஆனால் தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாகி இருக்கிறது என்று சொல்லும் நேரத்தில் பஸ்களை ஏன் அதிகப்படுத்தவில்லை? யதார்த்த நிலையைப் பார்த்தால் புள்ளி விவரங்கள் சரியாக இருக்கிறதா என்பதையும் அமைச்சரவர்கள் தெளிவாக்க வேண்டுமென்று நான் விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக பொறியியல் கழகங்களைப் பொறுத்த வரையில் போன வருஷம் இருந்த நிலைமைதான் இந்த வருஷமும் இருக்கிறது. போனவருஷம் 2,438 தொழிலாளர்கள் இருந்தனர். இந்த வருஷமும் 2,438 தொழிலாளர்கள்தான் இருக்கின்றனர். பொறியியல் கழகத்திற்கு ஒரு தொழிலாளர்கூட அதிகமாக்கவில்லை ஏன்? ஒட்டு மொத்தமாக, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பஸ்களை ரிப்பேர் செய்வது, பராமரிப்பு செய்வதும் இந்தக் கழகங்களின் பிரதான பொறுப்பாகும். ஆனால் இப்படிப்பட்ட ரிப்பேர் செக்ஷனுக்கு, பொறியியல் கழகத்திற்கு ஒரு தொழிலாளர்கூட அதிகப்படுத்தப்படவில்லை என்று சொன்னால், ரிப்பேர் எந்த அளவிற்கு நடந்திருக்கும், என்பதை நாம் பரிசீலனை செய்ய வேண்டியிருக்கிறது.

ஒட்டுமொத்தமாக இன்றைக்கு ரோடு போக்குவரத்தை சர்க்கார் துறையிலோ அல்லது தனியார் துறையிலோ அந்தத் தேவையைப் பூர்த்தி செய்து கொண்டிருக்கிறது. இந்த நேரத்தில் அரசாங்கம் தனியார்துறை சம்பந்தப்பட்டவரையில் ஒரு சரியான முடிவிற்கு வர வேண்டும். 53 சதவீதம் பஸ்கள் சர்க்கார் துறை, 47 சதவீதம் பஸ்கள் தனியார் துறை என்ற அடிப்படையில் இருக்கும் இந்நிலையில் தனியார் துறையில் இருக்கும் பஸ்களை ஒருவர் எத்தனை வைத்துக்கொள்ளலாம் என்பதற்கு வரையறை செய்து ஒரு முடிவுக்கு வர வேண்டும். அப்பொழுது தான் அவர்கள் தொழில் நடத்த முடியும். எந்தவிதமான முடிவையும் சொல்லாமல் நீடிப்பது சரியல்ல. மார்க்சிஸ்ட் கம்யூனிஸ்ட் கட்சியின் சார்பாகத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். தனியார் துறைக்கு 3 பஸ்கள்தான் கொடுக்க வேண்டும். அதற்குமேல் உள்ள பஸ்கள் அனைத்தையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும். 3 பஸ்கள் வைத்து இருக்கும் தனியார் துறையில் இருப்பவர்களுக்கு எந்த அளவிற்குத் தேவையான பாதுகாப்பு உதவிகள் கொடுக்க வேண்டுமோ அதைக் கொடுக்க வேண்டுமென்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதற்கடுத்தபடியாக, ரோடுகள் மிக மோசமாக உள்ளன ரோடுகள்—பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு என்று கணக்கிட்டுப் பார்க்கும்பொழுது, சென்ற ஆண்டு மத்திய அரசு கொடுத்த தொகை முழுமையாகச் செலவழிக்கப்படாத நிலையில் மாநில அரசின் நடவடிக்கை இருந்ததால், சென்ற ஆண்டு மத்திய அரசு 6 கோடி ரூபாய் அளித்தும், 5 கோடி ரூபாய்தான் செலவழிக்கப்பட்டு 1 கோடி ரூபாய் திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது. இது சென்றவாரம் தினமணி பத்திரிகையில் வந்திருக்கும் விவரமாகும். இன்றைக்கு ரோடு போக்குவரத்தைச் செம்மைபடுத்துவதற்கு நம்மிடத்திலே காசு இல்லை. அப்படியிருக்கும்பொழுது என்ன காரணத்தால் அந்தத் தொகை செலவழிக்கப்படாமல் திருப்பிக் கொடுக்கும் நிலைமை ஏற்பட்டது? சர்க்காரின் கவனக் குறைவா? அல்லது அரசு அதிகாரியினுடைய கவனக் குறைவா? என்ன காரணத்தினாலே, இந்தப் பணத்தைச் செலவு பண்ணாமல், மத்திய சர்க்காருக்குத் திருப்பி அளிக்க வேண்டிய அவசிய ஏற்பட்டது என்பதை நான் கேட்க விரும்புகிறேன்.

இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய ரோடு அபிவிருத்திகளைப் பொறுத்த வரையில் நகர கிராம மக்களிடையே அறிவு வளர்ச்சி, அபிவிருத்தி ஏற்பட்டிருக்கக்கூடிய காலத்திலே, நாட்டு மக்களுடைய ஒட்டுமொத்தமான மனோபாவத்தை கணக்கில் எடுத்துக்கொண்டு, மக்களுடைய தேவையைக் கருத்தில் கொண்டு. ரோடு வசதியும், போக்குவரத்து வசதியும், பாலங்களை ரிப்பேர் செய்யும் வசதியும், முறையாகச் செய்ய சரியான நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். வளர்ந்துவரும் நகரங்களில், மிகப்பெரிய ஆக்சிடெண்டுகள் — விபத்துக்கள் — ஏற்படுகின்றன. விபத்துக்களுக்குக் காரணம், பெரிய பஸ்கள் போகக்கூடிய முறையில் ரோடுகள் இல்லை. வாகனங்களெல்லாம் காலாகாலத்திலே ரிப்பேர் சரியாக செய்யப்படுவதில்லை, இப்படிப்பட்ட நிலையிலே ஆக்சிடெண்டுகள் ஏற்படுகின்றன. அப்படிப்பட்ட ஆக்சிடெண்டுகளைத் தவிர்க்க, நகர்ப்புறங்களில், விஸ்தீரமான ரோடுகளைப் போடவேண்டும். மதுரை, திருச்சி, கோவை, சேலம் போன்ற பெரிய நகரங்களிலே, முன்கூட்டியே திட்டமிட்டு, விரிந்த பை பாஸ் ரோடுகளைப் போட்டு, நகரத்திற்குள் எந்த அளவு போக்குவரத்து நெருக்கடியைக் குறைக்க வேண்டுமோ அந்த அளவு குறைக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும்.

கிராமப்புறங்களில், கிராமச் சாலைகள், பஞ்சாயத்து சாலைகள் 10 ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் போடப்பட்டது ரூரல் ரோட் ஒர்க்ஸ் என்ற அடிப்படையில், ஆரம்பத்தில் ஒரு தடவை ரோடு ஃபார்முலேட் செய்தால் போதும். இரண்டாவது தடவை ரோடு போட, பஞ்சாயத்து கையில் பணம் இல்லை. 10 வருஷம், 15 வருஷமாக அந்த ரோடுகள் அப்படியே கிடக்

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. ரா. வெங்கிடுசாமி என்கிற வெங்கிடு]

கின்றன, இன்று போக்குவரத்துக்கு எந்த விதமான இலாயக்கும் இல்லாமல் இருக்கிறது. அந்த ரோடுகளை அபிவிருத்தி செய்ய விசேஷமான கவனம் செலுத்த தேவையான நிதி ஒதுக்க வேண்டுமென்பதையும் நான் சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ரோடினுடைய அபிவிருத்தி என்ற அடிப்படையில், கோயம்புத்தூர் நகரத்தைச் சுற்றி, பை-பாஸ் ரோடுகள் போட வேண்டும். பஞ்சாயத்து யூனியனுக்கு உட்பட்டிருக்கக் கூடிய பல ரோடுகளையும் அபிவிருத்தி செய்யவேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கோவை மாவட்டம். கத்தியாலத்தூர் மலைப்பகுதியில், கெம்பநாய்க்கன் பாளையத்திலிருந்து கடம்பூர் வழியாக, கேர்மாளத்திற்கு செல்லும் மலை ரோடை போட வேண்டும். இப்பகுதியில் 25,000 மக்கள் எந்தவிதமான ரோடு வசதியும் இல்லாமல் இருக்கின்றனர். அந்த இடத்திலே பாதிக்கப் பட்டிருக்கிறார்கள்.

அவினாசி தாலூக்கா, பரளி, ஆத்திக்கடவு மலை பகுதி வட்டாரங்களில் கிட்டத்தட்ட 70 கிராமங்கள் இருக்கின்றன, 2,000 ஆதிவாசிகள் இருக்கிறார்கள், எந்த ரோடும் இல்லை. புதிய ரோடு போட வேண்டும். குறிப்பாக, மலைப்பகுதிகள், போன்ற பின்தங்கிய பகுதிகளுக்கு விசேஷ முக்கியத்துவம் அளிக்கவேண்டும்.

கொடைக்கானல் வரதப்பட்டிணம் பாதையில், ஆயக்குடி வழியாக ஒரு ரோடு போட வேண்டும். அதே மாதிரியாக, ஜில்லாக்களில் மாவட்ட ரோடுகள் சரியாக போட வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ரோடு போக்குவரத்தில் பிரதானமாக ஈடுபட்டிருக்கக்கூடிய தொழிலாளர்கள் சம்பந்தப்பட்ட வரையிலும் அவர்களது பிரச்னைகளைச் சரியாகத் தீர்க்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்திலே கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய 7 கழகங்களிலேயும் ஒட்டுமொத்தமாக, டெம்பரரி, பர்மனென்ட் என்ற சிஸ்டம் இருக்கிறது. அந்த சிஸ்டத்தை மாற்றியமைக்க வேண்டும். குறிப்பாக, இன்றைக்குத் தொழிற்சாலை சட்டத்தில் 240 நாட்கள் ஒரு தொழிலாளி வேலை செய்தால் அத்தொழிலாளியை பர்மனென்ட் செய்யவேண்டுமென்றிருக்கிறது. அவ்வாறு பர்மனென்ட் செய்ய அரசு முன் உதாரணமாக இருக்கவேண்டும். ஆனால், அந்த அடிப்படையில் செய்வதில்லை. இன்றைக்குப் பல்லவன் கழகத்திலே ஒரு தொழிலாளி 240 நாட்கள் வேலை செய்தால், பர்மனென்ட் தொழிலாளிக்குக் கொடுக்கிற சலுகைகள் கொடுக்கப்படுகிறது, ஆனால், சேரன், சோழன்,

பாண்டியன், இப்படிப்பட்ட கழகங்களிலே அந்த நிலைமையே இல்லை. பல்லவனில் உள்ள இந்த உரிமையை மற்ற கழகங்களிலும் அமுலாக்க வேண்டும்.

(பிற்பகல் 12-50)

ஒட்டு மொத்தமாக வருமானத்தில் தொழிலாளர்களுக்கு ஒதுக்கப்படக்கூடிய சம்பளம் ரொம்ப ரொம்ப குறைவாக இருக்கிறது. இதை அதிகப்படுத்த வேண்டும். பல்லவன் 30 சதவீதம் பெரியாரில் 18 சதவீதம், சோழனில் 23 சதவீதம், கட்டபொம்மனில் 26 சதவீதம் என்ற பாகுபாடு உள்ளது. அரசு நடத்தக்கூடிய கார்ப்பொரேஷன் கழகங்களில் தொழிலாளர்களுக்காக ஒட்டுமொததமாக வரக்கூடிய வருமானத்தில் சம்பளத்திற்காக ஒதுக்கப்பட்ட பணத்தில் ஏன் இந்த அளவுக்கு பாகுபாடு காட்டப்படுகிறது? ஏன் பல்லவனைப் போலவே மற்ற கழகங்களுக்கும் கொடுக்கக்கூடாது என்று.....இந்த பாகுபாட்டைப் போக்கவேண்டும்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. எஸ். ஜே. இராமசாமி) : [மணியடித்து] நிறுத்தி—விடுங்கள். போதும் திரு. கணேசன் அவர்கள் பேசட்டும்...

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் பேசுகிற போது எடுத்துக் காட்டிய பல்வேறு கருத்துக்களுக்கு இறுதியிலே நான் என்னுடைய பதிலை தெரிவித்துக்கொள்ள விழைகின்றேன். ஒன்றுக்கு மட்டும் மிக முக்கியமான ஒரு பிரச்னையை எழுப்பியிருக்கிறார்கள். அதற்கு உடனடியாக என்னுடைய விளக்கத்தை தர நான் விழைகின்றேன். சில பகுதிகளில் மைய அரசு அளித்த ஒரு கோடி ரூபாய் பணத்தை ஏன் அதுவும் குறிப்பாக கிராமப்புற சாலைகளுக்கென அளித்த பணத்தை மாநில அரசு ஏன் சரண்டர் செய்து விட்டது. இப்படிப்பட்ட ஒரு செய்தி வந்திருக்கிறதே அது உண்மையா என்பது பற்றி கேட்டார். அதுபற்றிய விளக்கத்தை தர நான் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

3-4-1979 ஆம் தேதியிலே ஒரு ஏட்டிலே, அதையொட்டி வேறு சில ஏடுகளிலே நெடுஞ்சாலைத் துறை செயல் முறை பற்றி வந்த செய்திகள் பற்றி "Funds for rural roads surrendered by departments" என்ற தலைப்பில் கிராமப்புற சாலைகளுக்கென ஒதுக்கப்பட்ட நிதியை நெடுஞ்சாலைத் துறை பயன் படுத்தவில்லை என்ற செய்தி வந்தது, ஆனால் அது முற்றிலும் தவறான செய்தியாகும். காரணம் கிராமப்புற சாலை பணிகளுக்கென ஒதுக்கப்பட்ட நிதியிலிருந்து எதுவுமே சரண்டர் செய்யப்படவில்லை, 1978-79-ம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்கீட்டில்

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. சி. பொன்னையன்]

புதிய பணிகளுக்காக 10 கோடியே 55 லட்சமும் பராமரிப்பு பணிகளுக்காக 13 கோடியே 2 லட்சமும், ஆக மொத்தம் 23 கோடியே 57 லட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. ஆனால் ஒதுக்கப் பட்ட தொகைக்கு பதிலாக 23 கோடியே 83 லட்சம் ரூபாய் செலவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. உண்மையில் ஒதுக்கப்பட்ட தொகையைவிட 26 லட்சம் ரூபாய் அதிகமாக செலவு செய்யப் பட்டிருக்கிறது. புதிய பணிகள், பராமரிப்பு பணிகள் என இரு தலைப்புகளில் தனித் தனியே நிதி ஒதுக்கப்பட்டிருந்த போதிலும் தேவைக்கேற்பவும், பணி முக்கியத்துவத்தை ஒட்டியும் ஒரு மாநிலத்திலே உள்ள ஒரு பிரிவிலிருந்து மற்றொரு பிரிவிற்கு மறு ஒதுக்கீடு என்று சொல்லக் கூடிய Re—appropriation from "within grants" என்பது அனுமதிக்கப்பட்ட ஒன்றாகும். அந்த அடிப்படையில்தான் தமிழ்நாட்டிலே மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கூட ஏற்கெனவே எடுத்துக் காட்டியது போல் சாலைகள் குண்டும் குழியுமாக ஆகாமல் இருக்கக்கூடிய அளவிற்கு பராமரிப்பதற்கு வேண்டுமென்றால் சராசரியாக ஆண்டு ஒன்றுக்கு 26 கோடி ரூபாய் தேவைப்படும். ஆனால் வழக்கமாக பன்னெடுங் கால ஆண்டுகளாக 50 சதவீதம் குறைந்த நிதிதான் தமிழகத்திலே ஒதுக்கப்பட்டு வந்திருக்கிறது. சென்ற ஆண்டு கூட 13 கோடியே 20 இலட்சம் ரூபாய்தான் அதற்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள்கூட கூறினார்கள். பஞ்சாயத்து சாலைகளும் பஞ்சாயத்து ஒன்றிய சாலைகளும் நிதிநிலை இல்லை என்ற காரணத்தினால் சீர்குலைந்து போனதாக கூறினார்கள். 637·137 கிலோ மீட்டர் பேருந்து ஓட்டம் ஊராட்சி ஒன்றியங்கள், தனி வழித்தடங்கள் பேருந்துகளில் கூட, இந்த ஆட்சி வருவதற்கு முன்னரும், வந்த பிறகும் கூட விட்டு விடக்கூடிய மிக வேதனையாக ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. இந்த நிதி ஒதுக்கீடுகளில் ஒவ்வொன்றுக்கும் 2 கோடி ரூபாய் பராமரிப்பு செலவுக்கென இந்த அரசு பயன்படுத்தியது. இங்கே பட்ஜெட் அலகேஷன் என்பது ஒன்று, அடுத்து பைனல் மாடிபிகேஷன் என்று ஒன்று. பட்ஜெட்டிலே ஒதுக்கப்பட்ட நிதியை விட 26 லட்சம் ரூபாய் அதிகமாக செலவு செய்யப் பட்டிருக்கிறது. ஆனால் ரிமாடிபிகேஷன் என்பதை பொருத்த வரைக்கும் 28 லட்சம் ரூபாய்க்கு அதிகமான பணிகளைச் செய்ய நெடுஞ்சாலைத் துறை முன் வந்து அரசின் ஒப்புதலைக் கேட்டது. ஆனால் இந்த தொகையை பெறவில்லை. காரணம் அந்த 22 லட்சம் ரூபாயை திருப்பியனுப்பியதற்கு காரணம் உருளைகளுக்கு இயந்திரங்கள் வாங்குவதற்கு ஒரே ஒரு நிறுவனம் மட்டும் டெண்டர் கோரி இருந்தது. அந்த ஒரே ஒரு நிறுவனத் திற்கு மட்டும் கொடுப்போமேயானால் அரசுக்கு இழப்பு ஏற்படும் என்று கருதிய காரணத்தினால், மறுபடி டெண்டர்கள் வரவழைக்கப்பட்டது.

[திரு. சி. பொன்னையன்] [1979 ஏப்ரல் 16

அத்தோடு சென்னை அடையாறு புற்று நோய் மருத்துவ மனைக்கு அருகே இருக்கிற பாலம் குடி தண்ணீர் குழாயை வாட்டர் போர்டு வேறு இடத்திற்கு மாற்றுகிற பணிகளில் மேற்கொள்ளப்பட்ட தாமதத்தின் காரணத்தினாலும் சென்னையில், எம். எம். டி. ஏ, ரெயில்வே, பி. டபிள்யூ. டி. ஆகிய துறைகளின் கருத்து அறிய தாமதம் ஏற்பட்டதாலும், காடுகளிலே பச்சை மலைப் பகுதியில் புல்டோசர்கள் செல்வதற்கு வனத்துறை உத்தரவு தர கால தாமதம் செய்த காரணத்தினாலும், ரெயில்வேயிலிருந்து வர வேண்டிய பணத் தொகை தேவையான அளவுக்கு வராத சூழ்நிலை ஏற்பட்ட காரணத்தினாலும், திருச்சி பாலக்கரை பாதையில் ஏற்பட்ட நெருக்கடி கால தாமதத்தின் காரணமாகவும், திருவாரூர் மேம்பால ஒப்பந்தக்காரர் பற்றி வழக்கு மன்றத்தில் வழக்கு இருக்கிற காரணத்தினாலும் அந்த 22 லட்சம் ரூபாயும் திருப்பப்பட்டது, அதுவும் கிராமப்புற சாலைகளுக்காக ஒதுக்கப்பட்ட தொகை அல்ல என்று கூறுவதற்காகத்தான் இதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

பட்ஜெட் நிதி ஒதுக்கீட்டை எடுத்துக்கொண்டால், அதிலே ஒதுக்கப்பட்டது ரூ. 23.57 கோடி. ஆனால் ஒட்டுமொத்தமாக செலவானது 26 லட்சம் ரூபாய் அதிகமாக செலவு செய்யப்பட்டு இருக்கிறது என்பதை மட்டும் கூறவிரும்புகிறேன். மற்றதைப் பற்றி என்னுடைய இறுதி உரையில் கூறுகிறேன்.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. எஸ். ஜே. இராமசாமி): அடுத்து, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. இ. கணேசன் பேசுவார். (திரு. ரா. வெங்கிடுசாமி என்கிற வெங்கிடு எழுந்தார்.)

நான் திரு. வெங்கிடுசாமி அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் ரிப்ளை சொல்லும்போது உங்களுக்கு ஏதாவது சந்தேகம் இருந்தால் கேளுங்கள், இப்போது திரு. இ. கணேசன் பேசட்டும். அருள் கூர்ந்து தாங்கள் பொருத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

திரு. இ. கணேசன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தற்காலிகத் தலைவர் அவர்களே, சாலை போக்குவரத்துப் பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள மானியத்தின் மீது என்னுடைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளைப் பற்றி கவனிக்கிற போது, ஈரோடு சிங்கம், வெண்தாடி வேந்தன், பகுத்தறிவு பகலவனின் அன்பு மாணாக்கராகிய, தென்னாட்டு பெர்னாட்சா அறிவுலக மேதை, அறிவுக் கடல் பேரறிஞர் பெருந்தகை அறிஞர் அண்ணாவின் இதயக்கனி, பொன்மனச் செம்மல், மக்கள்

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு. இ. கணேசன்]

திலகம், நாலரைக்கோடி தமிழ் சமுதாயத்தின் இதய தெய்வம், மாண்புமிகு புரட்சித் தலைவரின் ஆட்சி ஏற்பட்ட பின் நல்ல பல சீர்திருத்தங்கள் ஏற்பட்டு வந்திருக்கிறது என்பது நாடறிந்த உண்மை.

போக்குவரத்து என்று சொல்கின்ற நேரத்தில் முன்பிருந்த ஆட்சியில் 'போக்கு' மட்டுமே இருந்தது. ஆனால் பொன்மனச் செம்மல் ஆட்சி ஏற்பட்ட பின்பு 'வரத்து, அதிகமாகி உள்ளது என்பது உலகறிந்த உண்மையாகும்.

இன்றையதினம் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் பொறுப் பேற்று இருக்கும் கொங்கு நாட்டு தங்கம், சேலத்து மாங்கனி, திருச்செங்கோட்டு சிங்கம், மாண்புமிகு பொன்னையன் அவர்கள் மிகவும் சிறப்பாகவும், திறமையாகவும் தான் பொறுப்பெற்றுள்ள பணியினைச் செயலாற்றி வருகிறார்கள் என்பது ஊரறிந்த உண்மை.

பொன்மனச் செம்மலின் புனித ஆட்சிக்கு எதிராக களங்கம் கற்பிக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்தில் எதிர்க்கட்சிக்காரர் களின் தூண்டுதலால், உருவாக்கப்பட்ட தொழிலாளர் போராட் டங்களையும் வேலை நிறுத்தங்களையும், முறையோடு முறி யடித்து வெற்றி வாகைச் சூடியவர்கள் நமது புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் என்பதும், அவருக்குத் தக்க துணையாக நின்றவர் நமது போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் என்பதும் நாடறிந்த உண்மையாகும்,

ஒரு நாட்டின் முதுகெலும்பே கிராமம்தான். கிராமம் முன்னேறினால் தான் நாடும் நகரமும் முன்னேற முடியும் என்ற தத்துவத்தைக் கருத்தில் கொண்டு புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் கிராமப் புறங்களுக்கு பல வசதிகளை செய்ய நல்ல திட்டங் களை வகுத்தார்கள், கிராமத்தில் வாழும் விவசாய பெரு மக்களும், கைத்தறி, விசைத்தறி நெசவுத் தொழிலாளிகளும், இதர தொழிலாளர்களும், ஆஸ்பத்திரிக்குச் செல்லும் தாய்மார்களும், நகரத்திலுள்ள மேல்நிலைப் பள்ளிக்கும் கல்லூரிக் கும் செல்லும் மாணவச் செல்வங்களும் மேம்பாடு அடைய வேண்டும் என்ற நல்ல எண்ணத்தில் கிராமங்களில் நல்ல பாதை வசதியை ஏற்படுத்தி, திட்டங்களை வகுத்தார்கள். அந்த நல்ல பாதைகளில் பஸ் போடும் திட்டத்தையும் ஏற்படுத்தினார்கள். நல்ல பாதை வசதி இல்லாத கிராமங்களில் மினிபஸ் விடும் திட்டத்தையும் ஏற்படுத்தி புரட்சித் தலைவர் இந்த $4\frac{1}{2}$ கோடி தமிழ் சமுதாயத்தின், மக்களின் நல்ல ஆதரவைப்பெற்று இருக்கிறார்கள் என்பது நாடறிந்த உண்மையாகும்.

(திரு. இ. கணேசன்) [1979 ஏப்ரல் 16

மாண்புமிகு அமைச்சரின் மேலான கவனத்திற்கு சில கருத்துக்களைச் சொல்லலாம் என்று எண்ணுகிறேன்.

தனியார் பஸ்களுக்கு நல்ல திறமை வாய்ந்த, அனுபவம் உள்ள பஸ் ப்ரோக்கர்கள் ஒவ்வொரு பஸ் நிலையத்திலும் இருந்து, நல்ல முறையில் அந்தத் தனியார்களுக்கு அதிகமான வசூலையும் லாபத்தையும் ஈட்டித் தருகிறார்கள்

(பிற்பகல் 1-00).

அதேபோல, ஏன் நமது அரசு கழக பேருந்துகளுக்கும் ''பஸ் புரோக்கர்களை நியமித்து அதிக வசூலையும் இலாபத்தையும் அடையக்கூடாது'' என்கிற முறையில் என் கருத்தைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

எனது தொகுதியான இடைப்பாடி தொகுதியிலே சுமார் 50,000 மக்கள் கொண்ட நகரசபை இருக்கிறது. நகராட்சியும், இடைப்பாடி பஞ்சாயத்து ஒன்றியமும், கொங்கணாபுரம் பஞ்சாயத்து ஒன்றியமும், அதைச் சுற்றி மகுடஞ்சாவடி பஞ்சாயத்து ஒன்றியமும் இணைந்த சுமார் 1½ லட்சம் வாக்காளர்களைக் கொண்ட பெரிய பரப்பளவு கொண்ட தொகுதி என் தொகுதி.

இடைப்பாடி நகரில் பல விசைத்தறி தொழிற்கூடங்கள் இயங்குகின்றன, பவர் லூம் பாக்டரிகளும், கைத்தறித் தொழிற்கூடங்களும் உள்ள பகுதி அந்தப் பகுதி. அந்தத் தொழிற்கூடங்களுக்குச் செல்வதற்கு இரவும், பகலும் தொழிலாளர்கள் நடந்தும், சைக்கிளிலும் வருகிறார்கள். அம்மக்களுக்கு வந்து போக பஸ் வசதியும், நல்ல பாதை வசதியும் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்பதை நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் தனது கவனத்தில் எடுத்துக் கொண்டு அவர்களுக்கு பஸ் வசதி செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இடைப்பாடி தொகுதியைச் சேர்ந்த கொங்கணாபுரம் பேரூராட்சியில் தமிழகத்திலேயே மிகச் சிறப்பாக இயங்கக்கூடிய கூட்டுறவு மார்க்கெட்டிங் சொசைட்டி ஒன்று உள்ளது. அந்த சொசைட்டியில் ஒரு ஆண்டில் 9 மாதத்திற்கு மேல் பருத்தி, நிலக்கடலை, எள்ளு மற்றும் இதர தானியங்களும் மிகச் சிறப்பான முறையில் வியாபாரம் செய்து கொடுக்கப்படுகிறது. இந்த மார்க்கெட்டிங் சொசைட்டிக்கு பொருளை விற்க வருகின்ற விவசாயப் பெருமக்கள் வடஆற்காடு, தென்ஆற்காடு, செங்கல்பட்டு தர்மபுரி மற்றும் ஆந்திரா மாநிலத்திலிருந்தும், கர்நாடக மாநிலத்திலிருந்தும் வருகிறார்கள். இதிலிருந்தே இந்த சொஸைட்டியின் புனித சிறப்பு விளங்கும்.

அவ்வளவு சிறப்பு வாய்ந்த சொசைட்டிக்கு தனது உற்பத்திப் பொருளைக் கொண்டு செல்ல பஸ் வசதியில்லை என்று எனது தொகுதி முழுதும் உள்ள பொதுமக்கள் அத்தனை பேரும் குறை கூறி வருகிறார்கள். அவர்கள் கூறுவது மிகவும் நியாயமான கோரிக்கை. அந்தக் கோரிக்கையை ஏற்று நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் நான் சொல்லக் கூடிய சில ரூட்டிலாவது பஸ் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

டவுன் பஸ்

இடைப்பாடி டு இளம்பிள்ளை (வழி) கொங்கணாபுரம், ஒண்டிப்புனை, அழகப்பம் பாளையம், தப்பகுட்டை, காளியங்கனூர் (முடியுமானால் சித்தர்கோயில் வரை விடவும்).

பூலாம்பட்டி டு மகுடஞ்சாவடி (வழி) சித்தூர், இடைப்பாடி, கொங்கணாபுரம்.

கல்வடங்கம் டு கொங்கணாபுரம் (வழி) கோனேரிப்பட்டி, நெடுங்குளம், வேட்டுவப்பட்டி, வெள்ளரிவெள்ளி, கல்லபாளையம், இடைப்பாடி.

இடைப்பாடி டு வைகுந்தம் (வழி) கொங்கணாபுரம், வெள்ளையம்பாளையம், காளிப்பட்டி ரோடு, வைகுந்தம் (முடிந்தால் சங்ககிரி வரை விட்டால் வசூல் மிகவும் நன்றாக இருக்கும்).

ஆடையூர் டு கொங்கணாபுரம் (வழி) பக்கநாடு, சலகண்டபுரம், இருப்பாளி, இடைப்பாடி, கொங்கணாபுரம்.

இடைப்பாடி டு திருச்செங்கோடு (வழி) சுண்ணாம்புக்குட்டை, சங்ககிரி.

இடைப்பாடி டு குமாரபாளையம் ஆஸ்பத்திரி (வழி) குள்ளம்பட்டி, தேவூர்.

வெள்ளாண்டி வலசு, நாச்சூர், வெண்டலூர், மேட்டூர், காணாரப்பட்டி, மூலப்பாதை.

''மினி பஸ் ரூட் விபரம்''

கிராமப்புற மக்கள் குறை நீக்க கீழ்க்கண்ட ரூட்டுக்களில் ''மினி பஸ்'' விடவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இடைப்பாடி டு சித்தர்கோயில் (வழி)மேட்டூர், கொங்கணாபுரம், கச்சுப்பள்ளி, வடுகப்பட்டி, தப்பக்குட்டை, பண்டாரத் தான்காடு, கோனேரிப்பட்டி, மெய்யனூர், பனங்காடு, இளம்பிள்ளை.

இடைப்பாடி டு இளம்பிள்ளை (வழி) போடிநாய்க்கன் பட்டி, தாதாபுரம், வாழைகுட்டை, நாச்சனூர், கோரணம்பட்டி மூலக்கடை, கச்சுப்பள்ளி, வடுகப்பட்டி.

மேற்கண்ட இடங்களுக்கு மினி பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

'ரெகுலர் பஸ் ரூட்' கீழ்க்கண்ட இடங்களுக்கு விட வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பூலாம்பட்டி டு ராசிபுரம் (வழி) இடைப்பாடி கொங்கணாபுரம், வெள்ளையம்பாளையம், காளிப்பட்டி ரோடு, காளிப்பட்டி கோயில், ஆட்டையாம்பட்டி, வெண்ணந்தூர்.

அதேபோல் இராசிபுரம் செல்வதற்கும் ஒரு வண்டி விட வேண்டுமென்று அன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல் இடைப்பாடி டு ஈரோடுக்கு சுண்ணாம்புகுட்டை, சங்ககிரி, பள்ளிப்பாளையம் வழியாக பஸ் விடவேண்டும் என்று அன்புடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல சாலைப் பராமரிப்பு. என்னுடைய தொகுதியில் மிகவும் அவசியமாக பராமரிக்கவேண்டிய சாலைகள் எத்தனையோ இருந்தாலும் அவற்றில் ஒருசிலவற்றை மட்டும் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

(மணியடிக்கப்பட்டது.)

என்னுடைய தொகுதியைப் பற்றிப் பேசுகிறேன். சபாநாயகர் அவர்கள் அனுமதி கொடுக்கவேண்டும். இது வரைக்கும் நான் பேசியதே இல்லை. ஆகவே என்னுடைய தொகுதியைப் பற்றி பேசுவதற்கு அனுமதி வேண்டும்.

கச்சுப்பள்ளி, வடுகபட்டி, தைலாம்பட்டி, மோட்டூர், ரெட்டியூர், தப்பகுட்டை, பண்டாரத்தான் வளவு, கோனேரிப் பட்டி, கிருஷ்ணரெட்டியூர், எளம்பள்ளி வழியாக நல்ல சாலை வசதி ஏற்படுத்திக்கொடுக்கவேண்டும் என்று அன்புடன் அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல கொங்கணாபுரம் ஒன்றியப் பகுதியிலுள்ள வடுகப்பட்டி, கச்சுப்பள்ளி சாலையைச் செப்பனிட்டு தர வேண்டுகிறேன்.

திருமாலூர், மாணிக்கம்பட்டி, வேம்பனேரி, சமுத்திரம் சாலையைச் செப்பனிட்டு தரவேண்டும் என்று சபாநாயகர் அவர்களின் மூலமாக மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். என்னை அமரும்படிச் சொல்லிவிடவேண்டாம் என்றும் சபாநாயகரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து காடையாம்பட்டி, இடங்கணசாலை, கிட்டனூர், சாத்தம்பாளையம், மோட்டுக்காடு, கொசப்பட்டி, ஏகாபுரம், தப்பகுட்டை, நடுவனேரி ஆகிய சாலைகளைப் பராமரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மணியடிக்கப்பட்டது.)

அடுத்து என்னுடைய தொகுதியில் இரண்டே இரண்டு மிக முக்கியமான பாலங்களைக் கட்டவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். மகுடஞ்சாவடி ஒன்றியத்தில் எளம்பிள்ளை டூ கடையாம்பட்டி ரோட்டில் 2.4 கிலோ மீட்டரில் குறுக்கிடும் சித்தர் கோயில் ஓடையில் ஒரு பாலம் கட்டவேண்டும். இது மிக மிக முக்கியமான பாலம். 30 ஆயிரம் ஜனங்களுக்கு உதவக்கூடிய பாலம். ஆனால் 35 ஆயிரம் ரூபாயிலே கட்டி 30 ஆயிரம் ஜனங்களுடைய மன திருப்தியை ஏற்படுத்திக்கொடுக்க வேண்டும் என்று அன்புடன் கோருகிறேன்.....

(மணியடிக்கப்பட்டு அடுத்த உறுப்பினர் பேச அழைக்கப் பட்டார்.)

திரு. அ. சுவாமிதாஸ் : பேரவையின் தற்காலிகத் தலைவரவர்களே, இந்த ஆண்டு, குழந்தைகள் ஆண்டு. ஆகவே குழந்தைகளின் சார்பிலே மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சரவர்களிடத்தில் ஒரு விண்ணப்பத்தை வைக்க நான் விரும்புகிறேன். மத்தியிலே உள்ள இரயில்வே அமைச்சரவர்கள் குழந்தைகள் ஆண்டை ஒட்டி குழந்தைகளுக்கான ஒரு பரிசை அறிவித்தார்கள். அதேபோல நம்முடைய போக்குவரத்துறை அமைச்சரவர்களும் அதுபோன்ற ஒரு பரிசை குழந்தைகளுக்கு அளிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதாவது 5 வயது வரையிலும் கட்டணமே கிடையாது, எந்த வண்டியிலும் பயணம் செய்யலாம் என்ற அறிவிப்பை அவர்கள் அறிவிக்க வேண்டும். அப்படி அறிவித்தால் அது குழந்தைகளுக்கும், பெற்றோர்களுக்கும் மிகுந்த மகிழ்ச்சியைக் கொடுக்கும் என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(திரு. அ சுவாமிதாஸ்) [1979 ஏப்ரல் 16

அடுத்ததாக கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக்கழகம் அதிகமான இலாபத்தை ஈட்டுகிறது என்பதைக் கேட்டு நாம் எல்லோரும் மகிழ்ச்சி அடைகிறோம், அந்த இலாபத்தின் பெரும்பகுதியை இலாபத்தை ஈட்டிக் கொடுக்கின்ற தொழிலாளர்களுக்குப் பயன்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நான் ஊருக்குச் சென்றிருந்தபோது ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள், அதாவது கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே வருகின்ற இலாபத்தைக்கொண்டு பல இடங்களிலே தங்கும் விடுதிகள் கட்டப்போவதாகச் சொன்னார்கள். அவ்வாறு தங்கும் விடுதி கட்டிக் கொடுப்பதை விட, கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றும் பணியாளர்களுக்கு தங்குவதற்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுக்கவேண்டும். டிரைவர், கண்டக்டர் போன்ற தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகள் கட்டிக்கொடுக்க வேண்டும்.

அடுத்து இன்னொரு கருத்து. தினசரிப்படி அதாவது நைட் ஓவர் டைம் பணியாற்றுகின்றவர்களுக்கும் கொடுக்கிறோம். அதை கேரளாவில் கொடுப்பது போல அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டும். அதாவது அன்றாடச் செலவுக்கு தகுந்த அளவுக்குத் தான் தினப்படி கொடுக்க வேண்டும். மீதியை சம்பளத்திலே இணைக்கவேண்டும். அவ்வாறு மாதச் சம்பளத்திலே கூடுதலாகச் சேர்த்துக் கொடுக்கவேண்டும். ஒருவகையில் அது ஒரு சேமிப்பு போலவும் இருக்கும். கேரளாவில் மாதந்தோறும் 800 ரூபாய், 1000 ரூபாய் வரையில் ஒரு டிரைவர் சம்பளம் வாங்குகிறார். நம்முடைய மாநிலத்திலே உள்ள டிரைவர்கள் தாங்கள் பெறுகின்ற ஊதியத்தை இதோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கிறார்கள். அவர்கள் கேரளாவில் 800 ரூபாய் 900 ரூபாய் என்ற அளவில்வாங்கும்போது இங்கே 350 ரூபாய், 400 ரூபாய் என்ற அளவில் தான் சம்பளம் வாங்குகிறார்கள், இப்படிப்பட்ட வேறுபாடு ஏன் இருக்க வேண்டும். ஆகவே நாமும் சம்பளத்தை அதிகமாகக் கொடுப்பதற்குரிய வழிவகைகளைச் செய்யவேண்டும். கேரள மாநிலத்திலே அவர்களால் மட்டும் கொடுக்க முடியும் என்று சொன்னால் நாம் ஏன் கொடுக்க முடியாது. நாம் என்ன அவ்வளவு மோசமா? நம்முடைய அமைப்பு முறைகள் எல்லாம் நன்றாகத்தான் இருக்கின்றன. ஒட்டு மொத்தமாகப் பார்க்கும் போது கேரளா ஒரு சின்ன மாநிலம். நம்முடைய மாநிலம் வரவு அதிகமான பெரிய மாநிலம். ஆகவே நம்முடைய மாநிலத்திலே பணியாற்றுகின்ற டிரைவர், கண்டக்டர் மற்றும் டைம் கீப்பர், செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்போன்ற ஊழியர்களுக்கு அதிகமான சம்பளத்தைக் கொடுப்பதுபற்றி யோசிக்கவேண்டும். கேரளாவிலே உள்ள டிரைவர்கள் பெருமையாகச் சொல்லிக் கொள்கிறார்கள். அதாவது 'ஒரு டெபுட்டி கலெக்டர் வாங்குகின்ற சம்பளத்தை நாங்கள் வாங்குகிறோம்' என்று சொல்கிறார்கள். அந்த மாதிரி நம்முடைய டிரைவர்களுக்கும் அதிக

1979 ஏப்ரல் 16] (திரு. அ. சுவாமிதாஸ்)

மான சம்பளம் கொடுக்கப்படும் என்ற நம்பிக்கையை அவர்களுக்கு ஏற்படுத்த வேண்டும். அவ்வாறு அவர்களுக்கு அதிகமான ஊதியத்தைக்கொடுப்பதோடு அவர்களுடைய குழந்தைகளுக்கும் அத்துறையில் பணி கிடைக்கும், வேலை கிடைக்கும் என்ற எண்ணத்தை அவர்களுக்கு ஏற்படுத்தி, நம்முடைய சிந்தனை முழுவதையும் அந்தத்துறையிலே செலுத்தி வருமானததைப் பெருக்குவதற்கு வேண்டிய அடிப்படையை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[பிற்பகல் 1-10]

இன்னொரு கருத்து. கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், நல்லெண்ணத்தோடு அமைச்சர் அவர்களிடம் நானும், உறுப்பினர் விஜயராகவன் அவர்களும் சில குறிப்புகளைக் கொடுத்தோம். கன்சஷன் டிக்கட் கொடுப்பது சம்பந்தமான மோசடி. அதிலே நடந்தது குறித்து, ஆதாரத்தோடு கொடுத்திருந்தோம். இதுகாறும் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது என்பது தெரியவில்லை.

அடுத்து, பயணிகளுக்கு வசதிகள் அதிகம் பெருக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் நிற்கும் பல இடங்களில் கழிப்பிடங்கள் இல்லை; அதேபோல் சிற்றுண்டி வசதிகளும் இல்லை. இந்த நிலைமை எல்லா இடங்களிலும் இருக்கின்றன. இந்த வசதிகளையெல்லாம் செய்து கொடுக்க அரசு முனைய வேண்டும்,

அடுத்து, ஆம்னி பஸ். இந்த ஆம்னி பஸ்கள் ரெகுலர் சர்வீசாக ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன ஆம்னி பஸ்கள் இப்படி விடப்படுகின்ற நிலைமைக்கு ஏன் வரவேண்டும். இதனால் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் நட்டத்தில் ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது, அப்படி இருக்கும்போது ஆம்னி பஸ்கள் ரெகுலர் சர்வீசாக நடத்தப்படுவதை ஏன் தடை செய்யக் கூடாது? இன்று நாகர்கோவில்-சென்னை, நாகர்கோவில்-திருச்சி, திருச்சி-நாகர்கோவில், சென்னை-பங்களூர், சென்னை-திருச்சி என்று பல மார்க்கங்களில் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. அரசு உடனடியாக இதைத் தடுத்தாக வேண்டும். அரசுக்கு இதனால் பெரிய இழப்பு மட்டுமல்ல பயணிகளுக்கு சிரமமாக இருக்கிறது. அரசு பஸ்களிலே பயணம் செய்வதற்கு மக்கள் விரும்புகிறார்கள். குறித்த நேரத்தில் செல்ல முடியும் என்பதற்காக மக்கள் அரசு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸில் செல்ல விரும்புகிறார்கள். ஆனால், அந்த எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் இப்போது சரியாக ஓடுவதில்லை. அதற்கு நான் விசாரித்ததில், பராமரிபபுக்கு தேவையான ஊழியர்கள் அங்கே இல்லை; ரிப்பேர் செய்வதற்குத் தேவையான ஊழியர்கள் இல்லை என்ற ஒரு பெரிய குறைபாடு சொல்லப்படுகிறது. நாகர்கோவிலிருந்து சென்னைக்கு 16 மணி நேரத்திலே வரலாம்;

ஆனால் இப்போது Brake down 3 பஸ்களில் வரவேண்டியிருப்பதால், 24 மணி நேரமாகிறது. ஆனால், ஏற்கனவே இந்த அரசு பஸ்ஸுக்கு நல்ல பெயர் இருந்தது. இந்த நல்ல பெயர் திரும்பவும் வரவேண்டும் என்பதற்காக, அந்த நல்லெண்ணத்திலே தான் நான் இதைச் சொல்கிறேன்.

இந்த அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நீண்ட தூர பஸ்களை விடுகின்றன. அதாவது கட்டபொம்மன், பி. ஆர். சி.. சேரன் போன்றவைகள் அப்படி செய்வதால் குறிப்பாக பல்லவன் கார்ப்பரேஷனில் இழப்பு ஏற்படுகின்றது என்று சொல்லப்படுகிறது. அதையும் கண்காணிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, சாலைப் பராமரிப்பு. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் பல பாலங்கள் கட்டி முடிக்கப்பட வேண்டும் என்று கேட்டிருந்தோம். வருடத்திற்கு 2 பாலங்கள் கட்டிக் கொடுப்பது என்றாலும், 4, 5 ஆண்டுகளில் எல்லாப் பாலங்களையும் கட்டி முடிக்க முடியும். குழித்துறை ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் வேண்டும் என்று நீண்டநாட்களாக கேட்டுக் கொண்டிருந்தோம். அது மட்டுமல்ல. அமரர் பொன்னப்ப நாடார் அவர்கள் அடிக்கடி சொல்லுவார்கள். என்னுடைய தொகுதியில், கணபதியான் கடவுபாலம் ஒன்று தேவை என்று சொல்வார்கள். அவரது நினைவாக அந்தப் பாலத்தையும் கட்டி முடிக்கவேண்டும். அதேபோல், மணவாளக்குறிச்சியில் வள்ளி ஆற்றின் குறுக்கே உள்ள பாலம் ஆட்டம் கண்டிருக்கிறது. அது உடைந்து எந்த நேரத்திலும ஆபத்து ஏற்படலாம். வண்டி சென்றாலும், வண்டி விழுந்துவிடும். அந்த நிலையில் இருக்கிறது. அதையும் கட்டித் தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொளகிறேன். அதேபோல் வள்ளியாற்றின் குறுக்கே, இரணியலில் ஒரு பாலம் கட்டித்தர வேண்டும். அதேபோல், கோதையாற்றில், திக்குறிச்சியில் ஒரு பாலமும் கட்டித் தரவேண்டும்.

அதேபோல், சென்னை நகரத்தில் உள்ள கோட்டூர்புரத்தில் வெள்ளம் வந்த சமயம் நான் பார்க்கச் சென்றேன். திடீரென்று அங்கே வெள்ளம் வந்தால், அங்குள்ள மக்கள் பாதுகாப்பாக உடனடியாக ஓடிப் போவதற்கு வசதியாக ஒரு பாலமும் இல்லை. ஒரு பாலம் வேண்டும் என்று அங்குள்ள மக்கள் கேட்டனர். அப்படி ஒரு பாலம் அங்கே கட்டினால், மக்கள் தற்பாதுகாப்பாக ஓடுவதற்கும், பஸ்கள் சுற்றிக் கொண்டு போகும் நிலையையும் தவிர்க்க முடியும் . .

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : தலைவர் அவர்களே, கோட்டூர்புரம் மக்கள் கோரிக்கையான இந்தப் பாலம் விரைவிலே துவங்க இருக்கின்றது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

1979 ஏப்ரல் 16]

திரு. அ. சுவாமிதாஸ் : மிக்க நன்றி. அடுத்தபடியாக விருதுநகர் சிவகாசி நெடுஞ்சாலையில் அர்ச்சுனா நதியின் குறுக்கே பாலம் கட்டாததின் காரணமாக பஸ் சென்று பல உயிர்களை அடித்துச்சென்றது. இதை உணர்ந்தாவது இந்த பாலத்தை உடனடியாக கட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை]

அம்சி-விழுந்தைஅம்பலம் ரோடு, கூடேற்றி-விழுந்தை அம்பலம் ரோடு இவைகளில் வேலை முடியாமல் இருக்கிறது. வேலை இன்னும் முற்றுப் பெறவில்லை. இதையும் உடனடியாக நிறைவேற்றி வைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு அரசு பஸ்கள் செல்லுகின்ற ரோடுகள் எல்லாம் ப்ளாக் டேப் ஆக்கப்படும் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இப்படிப்பட்ட ரோடுகள் அதிகமாக இருக்கின்றன. இவற்றில் எல்லாம் ப்ளாக் டேப் செய்யப்பட வேண்டும். அப்படி செய்யாததால் அரசுக்கும் இழப்புதான் ஏற்படுகிறது. டயர்கள் சீக்கரமாக தேய்ந்து விடுகிறது. ஆகவே இப்படிப்பட்ட ரோடுகளுக்கு முன் உரிமை கொடுத்து ப்ளாக் டேப் வேலையை முடித்துத்தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு. எச். ஜீ. ஆறுமுகம் : மாண்புமிகு துணைத்தலைவர் அவர்களே, இன்றைக்கு கொண்டுவரப்பட்டிருக்கும் போக்குவரத் துறை மானியத்தைப்பற்றி இங்கே மோட்டார் வாகனங்களுக்காக ஒரு கோடி 55 லட்சத்து 25,000 ரூபாயும். சாலைகளும் பாலங்களுக்கும் 35 கோடி 37 லட்சத்து, 13,000 ரூபாயும், சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல்போக்குவரத்து இவைகளுக்கு 39 லட்சத்து 56,000 ரூபாயும், அதே நேரத்தில் சாலைகள், பாலங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவுக்கு 10 கோடி 55 லட்சத்து 3000 ரூபாயும், சாலைப் போக்குவரத்து பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவுக்கு 57 லட்சத்து 53,000 ரூபாயும் ஒதுக்கியிருப்பதை பாராட்டி சில கருத்துக்களை சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

இன்றைக்கு தர்மபுரி மாவட்டத்தில் பர்கூர் தொகுதியில் 30 ஆண்டுகள் காலமாக பல ரோடுகள் செப்பனிப்படாமல் இருக்கின்றன. பல பாதைகளில் பேருந்துகள் ஓடாமல் இருக்கின்றன. அந்தப் பாதைகளை சீரமைத்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். என்னுடைய தொகுதியில் கூச்சூர்-ஆம்புள்ளி ரோட்டை சீரமைத்து ஒரு மினிபஸ் விட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். திராவிட முன்னேற்றக் கழக ஆட்சியிலும் சரி, அதற்கு முன்னால் இருந்த காங்கிரஸ் ஆட்சியிலும் சரி, ரோடு வேலைகள் கான்டிராக்டர்களிடம் விடப்பட்டு வேலைகள் சரிவர நடைபெறவில்லை. இன்றைக்கு இப்படிப்பட்ட வேலைகளை

அரசின் தரப்பில் எடுத்து, அங்கங்கு வேலையில்லாமல் இருக்கிற கிராமவாசிகளைக் கொண்டும் இந்தப் பாதை வேலைகளை சீராக நடத்துவதற்கு ஏற்பாடுகளை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், கண்ணுகானூர் வாலிப்பட்டி, மத்தூர், அத்திப் பாளையம் இந்த இடங்களிலுள்ள பாதைகளை சீரமைத்து, மினி பஸ்களை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அத்துடன் பர்கூர்-டு-சிந்தகம்பள்ளி சாலையில் அனைத்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு காலத்தில் புரட்சித் தலைவர் அவர்களின் ஆட்சியில், பாலம் கட்டப்பட்டிருக்கிறது. அதே நேரத்தில் காரைக்குப்பத்தில் பாம்பாறு குறுக்கே பாலம் இன்னும் கட்டப்படவில்லை. ஒரு பக்கத்தில் பாலம் கட்டிவிட்டு இன்னொரு பக்கத்தில் பாலம் கட்டப்படாமல் இருப்பதால் பலன் இல்லாமல் இருக்கிறது. ஆகவே காரைக்குப்பத்திலும் பாம்பாறு குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டித்தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்தில், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக பஸ்களில் மூன்று வயதுள்ள குழந்தைகளுக்கும் டிக்கட் வாங்கப்படுகின்றது. இதை தவிர்த்து ஐந்து வயதுக்கு மேற்பட்ட குழந்தைகளுக்கு டிக்கட் வாங்கும்படி அமைச்சர் அவர்களையும் அரசையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், பஸ் விபத்துக்களில் இறந்து போகிறவர்களின் குடும்பத்திற்கு 1000 ரூபாய் முதலமைச்சர் நிவாரண நிதி யிலிருந்து கொடுக்கிறார்கள். அதே போன்று தனிப்பட்ட பஸ்களில் அடிபட்டு இறந்து போனவர்களுக்கு அந்த உதவி கொடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு பழைய பஸ் ரூட்டுகளில் தர்மபுரி மாவட்டத்தில் வருகிற மாதம் 92 பஸ்கள் விடுவதற்கு பழைய வழித்தடங்கள் கொடுக்கப்படவிருக்கிறது. இதில் பழைய பஸ் உரிமங்கள் பெற்றவர்கள் தான் இதையும் வாங்குவதற்கு அங்கு ஏற்பாடுகள் நடக்கின்றன.

இதில் மார்க் சிஸ்டம் வைத்து உரிமைகள் கொடுக்கப்படு கின்றன. இதன் காரணமாக புதிய பஸ் உரிமையாளர்கள் உருவாக முடியாத நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதை இந்த அரசு கவனித்து புதிய பஸ் ஓனர்களுக்கும் லாரி வைத்திருக் கின்றவர்களுக்கும் இந்த உரிமம் வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

1979 ஏப்ரல் 16] [திரு, க்ச். ஜி. ஆறுமுகம்]

[பிற்பகல் 1-20]

அதே நேரத்தில், அனைத்து இந்திய அண்ணா தி. மு. கழகம் இந்த அரசுப் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்ட நேரத்தில், போக்குவரத்துத் துறையை ஏற்றிருக்கும் அமைச்சர் இந்தப் பொறுப்பை எப்படி வகிக்கப் போகிறார் என்று எதிர்க்கட்சியினர் தி. மு. கழகத்தினர் எண்ணினாலும், புரட்சித் தலைவர் அவர்கள் தலைமையில் இந்தப் பொறுப்பை ஏற்றிருக்கும் அமைச்சர் அவர்கள் தைரியமாக பல போராட்டங்களைச் சந்தித்து, இதிலே ஈடுபட்ட தொழிலாளர்களையெல்லாம் நேரடியாகச் சென்று சந்தித்து, ஒவ்வொரு தொழிலாளர்களுடைய குறைகளையும் கேட்டறிந்து, பஸ் டிரைவர் போன்றவர்களுடைய பிரச்னைகளையும் நேரடியாக அறிந்து, திறமையாக செயல்பட்டதை இந்த நேரத்திலே பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது.

அதே நேரத்தில் என்னுடைய தொகுதியைப் பற்றி; ஏற்கனவே இதைப்பற்றி நான் பேசியிருக்கிறேன். காவேரிப்பட்டினம்-திருப்பத்தூர் பாதையிலே, குன்னத்தூருக்கு அருகாமையில் பாம்பாறு ஓடுகின்றது. அதற்கு குறுக்கே பாலம் ஒன்று கட்டித் தரவேண்டும் என்று கடந்த 30 ஆண்டுகளாக கேட்கப்பட்டு வருகின்றது. அந்த பாலத்தைக் கட்டித் தரவேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்திலே, நடுப்பட்டி—மாடரஅள்ளி ரோட்டிலேயும், பாம்பாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டித்தர வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்திலே, வேடசந்தூர்-வடமதுரை பாதையையும் சீரமைத்து, அங்கேயும் பஸ் ஓடுவதற்கான வசதியைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். நான் பேசுகின்ற நேரத்தில், வேடசந்தூர் தொகுதியின் எம்.எல்.ஏ. என் மூலமாக இந்த வேண்டுகோளை அரசுக்கு தெரிவிக்கச் சொன்ன காரணத்தினாலே, அந்த வசதியையும் அவசியம் செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன். இங்கே பல துறைகளுக்கு பணம் ஒதுக்கப்பட்ட நேரத்திலே, இதற்கும் அதிகமான பணம் ஒதுக்கினால்தான், கிராமப் பகுதிகளிலே இத்தகைய வசதிகளை எல்லாம் செய்து கொடுக்கமுடியும்.

தர்மபுரி மாவட்டத்தில் 3 மினி பஸ்கள் விடப்பட்டிருக்கின்றன. அரூருக்குப் பக்கத்திலே, மலைவாழ் மக்கள் வாழக்கூடிய பகுதியிலே இந்த பஸ் போகிறது. கடந்த 30 ஆண்டு காலமாக, அங்குள்ள இந்த மலைவாழ் மக்கள் பஸ்ஸையே பார்த்ததில்லை. இப்போது, அவர்கள் அரூருக்கும், அங்குள்ள கூட்டு ரோட்டிற்கும், சந்தைக்கும் தங்களுடைய பொருள்களைக்

கொண்டு வந்து விற்கின்ற நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இந்த ஏற்பாட்டைச் செய்துள்ள இந்த அரசு, எப்படிப் பாராட்டாமல் இருக்கமுடியும் என்று தெரியவில்லை.

அதேநேரத்தில், என்னுடைய தொகுதியில் போச்சம்பள்ளி என்ற இடத்தில் ஒரு பெரிய சந்தை இருக்கிறது. நண்பர் எம். ஆர். எஸ். அவர்கள்கூட, இந்த சந்தை கூடுகின்ற நேரத்தில், இந்த அரசு போக்குவரத்து நெரிசலைத் தவிர்ப்பதற்காக அன்றைக்கு மட்டும் இந்த ஸ்பெஷல் பஸ் விடுகின்ற சூழ்நிலை இருக்கின்றது என்றார்கள். இந்தச் சந்தை ஞாயிற்றுக் கிழமைகளில் கூடுகின்றது. அன்றைக்கு ஒரு நாளைக்கு மட்டும் அதிகமான பஸ்களை விட்டு, பக்கத்திலே உள்ள வியாபாரிகள் குறைந்த கட்டணத்திலே செல்வதற்கு வசதியை செய்து தர இதையெல்லாம் செய்கின்ற இந்த அரசைப் பாராட்டி, எனக்கு இங்கே பேச வாய்ப்பளித்த துணைத் தலைவர் அவர்களுக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன். வணக்கம். நன்றி.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த போக்குவரத்து, சாலை, பாலம் ஆகிய மானியங்களின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். போக்குவரத்தைப் பொறுத்தவரையில், அரசு தெளிவான ஒரு கொள்கையை நாட்டுக்கு அறிவிக்க வேண்டும். கடந்த பட்ஜெட் கூட்டத் தொடரில். இந்த மானியத்தின்மீது அமைச்சர் அவர்கள் பேசும் போது, தனியார்கள் எவ்வளவு பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ள முடியும், வைத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்பதற்கான ஒரு முறையான, தெளிவான அறிவிப்பை அறிவிப்பதாக வாக்களித்தார்கள். அது இன்றைய தினம் வரை முறையாக, தெளிவாக அறிவிக்கப்படவில்லை. ஆனால், சூசகமாக அறிவிப்பு தந்திருக்கிறார்கள். ஆளுக்கு 5 பஸ்களை வைத்துக் கொள்ளும் ஒரு உச்ச வரம்பு கொண்டு வர இந்த அரசு சிந்தித்துக் கொண்டிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள்.

அந்தச் சிந்தனை இன்று வரை நீடித்துக் கொண்டிருக்கிறதா என்பதுதான் தெரியவில்லை. கடந்த நவம்பர் மாதத்தில் அமைச்சர் அவர்கள் பத்திரிகை நிருபர்களிடத்தில் பேசும் போது இரண்டு நாட்களிலே இதைப் பற்றித் தெளிவான ஒரு முடிவு வரும் என்று பேசியிருக்கிறார்கள். என்னிடத்தில் பத்திரிகைக் குறிப்புகள் இருக்கின்றன. ஆனால் அந்த இரண்டு நாட்கள் என்பது என்ன ஆயிற்று என்று தெரியவில்லை. நவம்பர் மாதத்தில் இரண்டு நாட்கள் என்று சொன்னது அமைச்சருடைய அகராதியில் இரண்டு மாதங்களா? இரண்டு மாதங்களுக்கு மேல் ஆகிவிட்டதால் இரண்டு வருஷங்களா?

1979 ஏப்ரல் 16]

மாண்புமிகு திரு. சி. பொன்னையன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, அப்படி ஒரு செய்தி பத்திரிகையில் வந்திருக்குமானால் அது தவறான செய்தி என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அந்த அளவுக்கு பொறுப்பு இல்லாமல் முடிவை அறிவிக்க முடியாது. அரசு எடுக்க வேண்டிய முடிவைத் தன்னிச்சையாகக் கூறியிருக்கமாட்டேன். கூறவும் இல்லை.

திரு. எம். ஏ. லத்திப் : ஆங்கிலப் பத்திரிகைகள், தமிழ்ப் பத்திரிகைகள் எல்லாப் பத்திரிக்கைகளிலும், வந்திருக்கிறது நேற்றைய தினந்தான் பார்த்தேன். குறிப்புகள் எடுத்து வரவில்லை. நிச்சயமாக குறிப்புகளைக் கொண்டு வந்து அமைச்சரிடத்தில் காட்டுவேன். ஒரு தெளிவு வேண்டுமென்பதற்காகச் சுட்டிக்காட்டுகிறேன். பத்திரிகையாளர்களிடத்தில் சொல்லும் போது இரண்டு நாட்களுக்குள் முடிவு செய்யப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதுவரை அமைச்சருக்கே தெரியவில்லை என்று சொன்னால் அது இன்னும் சீரியஸ் கேஸ். அதைப் பற்றி வேதனையடைகிறேன். தயவு செய்து அமைச்சர் அவர்கள் இதிலே தெளிவாக இருக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். தனியார் பஸ்களை வைத்துக் கொள்ள வேண்டுமா, வேண்டாமா. அதைப் பற்றித் தெளிவாகச் சொல்லுங்கள். அப்படி தனியார் வைத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று சொன்னால் எந்த வகையிலே நடத்தினால் செம்மையாக நடக்கும் என்பதை நீங்களே ஆய்வு நடத்தி அந்த வகையிலே செய்யுங்கள். ஒரு நிறுவனம் வயபிளாக இருக்க வேண்டும். வேலை செய்கிற தொழிலாளர்கள் நல்ல முறையில் தொழில் செய்யும்போது அவர்களுக்கு வருமானம் கிடைக்க வேண்டும். அவர்களுக்கு வருமானம் கிடைக்கவேண்டுமென்று சொன்னால் வருமானத்தைக் கொடுக்கக்கூடிய அளவு அந்த நிறுவனம் லாபமாக நடக்கவேண்டும்.

அதுமட்டுமல்லாமல் இன்றைக்கு தனியார் பஸ்களை நடத்த வேண்டுமென்று சொன்னால் அப்படிநடத்துகிறவர்கள் உங்களுக்கு டாக்ஸ் கட்டுவது ஒரு புறம் இருக்கட்டும்—இந்தியாவிலேயே மிக அதிகமாக டாக்ஸ் போடப்பட்டிருப்பது தமிழகத்தில்தான். 'பர்குவார்ட்டர்' 230 ரூபாய் வசூல் செய்கிறார்கள். இவ்வளவு ரூபாயை டாக்சாகச் செலுத்தி விட்டு-தனியார் பஸ் நடத்துகிறவர்களில் பலர் மார்வாடிகளிடம் கடன் வாங்கித்தான் நடத்துகிறார்கள். மார்வாடிகளிடத்தில் ஹையர் பர்ச்சேஸ் மூலந்தான் பஸ்ஸை வாங்குகிறார்கள். மார்வாடிகளிடம் பஸ்ஸை அடகுவைத்துவிட்டுத்தான் நடத்துகிறார்கள். ஆகவே அரசுக்கு டாக்ஸ் கொடுப்பதோடு மட்டுமல்லாமல் வட்டியும் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஊழியர்களுக்கும் இன்றைக்கிருக்கும் சட்டத்தின் அடிப்படையில், விலைவாசிகளைக் கவனித்து அவர்களுக்கு ஊதியம் தரக்கூடிய நிலையில், 2. 3.

[திரு. எம். ஏ. லத்தீப்] [1979 ஏப்ரல் 16

5 பஸ்களை வைத்துக் கொண்டு எப்படி நடத்துகிறார்கள் என்பதைத் தயவு செய்து அரசு சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். அரசே எல்லாவற்றையும் எடுத்துக் கொள்ளும் என்று அறிவிப்பு தந்து விடுங்கள். அப்போது தனியார் பஸ்காரர்கள் இங்கு மில்லாமல் அங்குமில்லாமல் திரிசங்கு நிலையில் ஏன் இருந்து கொண்டிருக்கவேண்டும்.

மதுரை மாவட்டத்தில்-மற்ற மாவட்டங்களைப் பற்றித் தகவல் இல்லை-மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் ஒரு உத்தரவை அண்மையில் பிறப்பித்திருக்கிறார். கப்பல் சரியாக 15 நபர்களை ஓவர்லோடு செய்து கொண்டுபோக வேண்டும்; 15 நபர்கள் ஏறுகிறார்களா இல்லையா என்பது பிரச்சினை அல்ல. அங்கீகரிக்கப்பட்ட சீட்டுகளுக்கு அதிகமாக 15 நபர்களைக் கூட்டி டாக்ஸ் போடவேண்டுமென்று மாவட்ட கலெக்டர் அவர்கள் எந்தச் சட்டத்தின் அடிப்படையில் உத்தரவு போட்டிருக்கிறார் கள்? அரசைக் கலந்து உத்தரவிட்டாரா? அரசைக் கலந்து கொண்டு உத்தரவிட்டார் என்றால் எந்தச் சட்டத்தின் அடிப் படையில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்கு இந்த அதிகாரம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது? சாதாரணமாக ஓவர்லோடு செய்வது என்பது எந்தச் சட்டத்தின் அடிப்படையிலும் ஏற்றுக்கொள்ளப் படவில்லை. தேவைக்காக சிலர் ஓவர்லோடு செய்கிறார்கள். பொதுத் துறையில் பஸ்களில் ஓவர்லோடு இல்லாமல் எங்கும் கிடையாது. அவர்கள் எது வேண்டுமானாலும் செய்யலாம். தனியார் ஒருவரை அதிகமாக ஓவர்லோடாக ஏற்றிச் சென்றால் அவர்களுக்குத் தண்டனை அளிப்பார்கள். பெனல்டி போடு வார்கள். சென்னையில் அமைச்சர் அவர்கள்கூட திடீரென்று பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்தார்கள் என்று கேள்விப்பட்டேன். பஸ்ஸில் ஏறும்போது எப்படி ஏறினார் என்ற விவரம் இருக்கிறது அவ்வளவு தூரம் சர்க்கார் பஸ்ஸில் ஓவர்லோட் செய்யப்படுகிறது. சர்க்கார் பஸ்ஸில் சட்டத்திற்கு விரோதமான காரியங்கள் நடக்கலாம். தனியார் அதே காரியத்தைச் செய்தால் அது குற்றம். இதைவிட நாட்டில் என்ன அநீதி இருக்க முடியும்?

[பிற்பகல் 1—30]

இதற்கு விரோதமாக ஒரு மாபெரும் போரே நடக்க வேண்டும், இதற்கு எதிராக ஒரு போராட்டமே நடக்க வேண்டு மென்ற முறையிலேதான் நாட்டின் நிலைமை இருக்கிறது. அங்கொன்றும். இங்கொன்றும் என்ற முறையிலே ஒரு கண்ணிலே வெண்ணையையும், ஒரு கண்ணிலே சுண்ணாம்பையும் வைப்பது நாட்டிற்கு நல்லதல்ல. அகவே சட்டத்திற்கு விரோதமாக நடக்கிற அரசு இந்த அரசு.

அடுத்து, உயர்நீதி மன்றத்திலே 7-7-78 இல் 10 பஸ் களைத்தான் வைத்துக்கொள்ளலாமென்று சீலிங் போட்டது பற்றி தீர்ப்புக் கொடுத்திருக்கிறார்கள்........

1979 ஏப்ரல் 16]

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவையின் அனுமதியோடு பேரவையின் நேரத்தை 1-35 வரையில் நீட்டிக் கிறேன்.

திரு எம். ஏ. லத்தீப் : உயர்நீதி மன்றத்திலே தீர்ப்பு வந்திருக்கிறது. அந்தத் தீர்ப்பு வந்த பிறகு நீங்கள் அப்பீல் செய்வதாகச் சொல்கிறீர்கள். அப்பீல் செய்கிறவரையில் உயர்நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்புதான் செல்லுபடியாகும். அதற்கு நீங்களும் கட்டுப்பட்டவர்கள். நீங்கள் அப்பீல் செய்வது என்பது வேறு, அதனுடைய முடிவு என்பது வேறு. அதுவரையில் நீங்களும் உயர் நீதி மன்றத்தினுடைய தீர்ப்புக்குக் கட்டுபட்டவர்கள்தான். அதன்படி நீங்கள் நடக்கவேண்டாமா என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும்.

இன்றைக்குச் சிலர் சொல்கிறார்கள், தனியார் பஸ்காரர்கள் கொள்ளை லாபம் அடிக்கிறார்கள். எந்த வகையில் என்று தெரியவில்லை. இந்த மாநிலத்திலே 1,800 தனியார் நிறுவனங்கள் பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அப்படி பஸ்களை நடத்திக்கொண்டிருக்கின்றவர்கள் வைத்திருக்கிற மொத்த பஸ்களின் எண்ணிக்கை 4800; 4,800 பஸ்களை 1,800 தனிநபர்களும் நிறுவனங்களும் வைத்து நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். கணக்கு எடுத்துப் பார்த்தால் ஏறத்தாழ தனியார் ஒருவருக்கு 3 பஸ்கள் தான் வரும். ஒரு பஸ்ஸை வைத்துக்கொண்டு நடத்திக்கொண்டிருக்கிறவர்களும் இருக்கிறார்கள். what is your policy with regard to private fleet owners இரண்டு நாளில் சொல்கிறேன் என்று சொல்லிவிட்டு இதுவரையில் சொல்லவில்லை என்றால் அவர்கள் என்ன செய்ய முடியும்? ஆகவே அதைப்பற்றி உங்களுக்குத் தெளிவான முடிவு இருக்கவேண்டுமென்று சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

இங்கே மற்ற உறுப்பினர்களும் சொன்னார்கள், நானும் சொல்லவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது, என்னுடைய தொகுதியைப்பற்றி. ஆம்பூரிலிருந்து பேரணாம்பெட்டிற்கு இடையில் பாலாறு ஓடுகிறது. அந்த பாலாறைக் கடந்து தான் அந்த மாவட்டத்தின் மேற்குப் பகுதிக்கே செல்லமுடியும், அது ஆந்திராவோடு ஒட்டிய பகுதி. எந்தப் பகுதியாக இருந்தாலும் அந்தப் பகுதியை இணைக்கவேண்டுமென்ற முறையிலே செம்மையான நிர்வாகம் நடைபெற வேண்டுமென்ற முறையிலே access for the administrator வேண்டுமென்று சொன்னால் ஆம்பூர் பேரணாம்பட்டு என்ற முறையிலே செல்வதற்கு பாலாற்றின் குறுக்கே பாலம் அமைக்க வேண்டும். அது ஏற்றுக்கொள்ளப் பட்டதா என்றால் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்ட திட்டம் தான்,

பல ஆண்டுகள் நிலுவையில் இருக்கிறது. தயவுசெய்து அந்தப் பாலத்தை அமைத்துத் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். அட்லீஸ்ட் சி. ஆர். எப் இலிருந்தாவது அதற்காக நிதி ஒதுக்கீடு செய்து - எல்லா உறுப்பினர்களும் அமைச்சரை அன்போடு என்று சொன்னார்க்ள் நான் பேரன்போடு அதை அமைத்துத் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஆலங்காயம் டு ஜோலார்பேட்டை. உங்களுக்கு தெரியும் மினி பஸ்கள் அதிகமாக நீலகிரி மாவட்டத்திலே 12ம் வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே 11ம், ரூட்களை இன்றைக்கு உருவாக்கியிருக்கிறீர்கள். என்ன காரணம் என்றால் மக்கள் கடக்கமுடியாத காட்டுப்பகுதிகள் அதிகமாக இருப்பதாலும், பஸ்கள் முறையாகச் செல்வதற்கு சாலை வசதிகள் இல்லையென்ற காரணத்தாலும் அதிகமாகக் கொடுக்கபட்டிருக்கின்றன. ஜவ்வாது மலைப் பகுதி பரந்த அளவிலே அந்த மாவட்டம் முழுவதும் இருக்கிறது. அந்த வட ஆற்காடு மாவட்டம் ஏன் என்று தெரியவில்லை, இன்றைக்கு அநாதையாக்கப் பட்டிருக்கிறது. அமைச்சரவையிலே அதற்கு பேசுவதற்கு ஆள் இல்லை என்ற காரணத்தினாலே அநாதையாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது. இண்டர்-ஸ்டேட் லாரி பெர்மிட் இன்றைக்கு எவ்வளவு கொடுத்திருக்கிறீர்கள்? சேலம் மாவட்டத்திற்கு எவ்வளவு கொடுத்திருக்கிறீர்கள்? வடஆற்காடு மாவட்டத்திற்கு எவ்வளவு கொடுத்திருக்கிறீர்கள்? வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே 6தான் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஏன்? சேலம் மாவட்டத்திற்கும் மற்ற மாவட்டங்களுக்கும் அதிகமாகக் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. இப்படி எதை எடுத்தாலும் விழுப்புரத்திலே ஹெட்குவார்ட்டர்ஸ், காஞ்சிபுரத்திலே ஹெட்குவார்ட்டர்ஸ் என்றுதான் இருக்கிறதே தவிர, இடையிலே இருக்கிற வேலூர் என்ன செய்தது? ஒன்றுமே செய்யவில்லை அதற்கு. வடார்க்காடு மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் இப்படியே நீங்கள் நடத்திக் கொண்டிருந்தால், வடார்க்காடு மாவட்டத்திலே இருக்கின்ற உறுப்பினர்கள் அத்தனைபேரும் ஒரு போராட்டத்தையே நடத்த வேண்டியிருக்கும். இந்த விஷயத்திலே பாலிடிக்ஸ் கிடையாது, கட்சி பேதாபேதமெல்லாம் கிடையாது. எல்லோரும் நான் சொல்வதைத்தான் கேட்பார்கள். அதை நினைவில் வைத்துக் கொள்ளுங்கள். அப்படிக் கேட்காவிட்டால் வடார்க்காடு மாவட்டத்திற்கு அவர்கள் வரமுடியாது.

திரு. எஸ். ஜே. இராமசாமி :- துணைத் தலைவரர்களே, பிறகு போராட்டத்தை நடத்த ஆரம்பிப்போம் என்று சொல்கிறார்கள். அதற்கு யார் யார் செல்வார்கள்? நாங்களெல்லாம அதற்கு வரமாட்டோம்.

1979 ஏப்ரல் 16]

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் : இங்கே இப்படிச் சொல்வார்கள். அங்கே ஊரிலே வந்து சொல்ல மாட்டார்கள் என்பது எனக்குத் தெரியும்.

ஆகவே, இதை நன்றாகக் கவனத்தில் வைத்துக் கொள்ள வேண்டும். ஆலங்காயத்திற்கும், ஆம்பூருக்கும் இடையில் ஒரு பெரிய காட்டிப்பகுதி இருக்கிறது. அதை இணைக்கக்கூடிய ஒரு ஃபாரஸ்ட் ரோடு இருக்கிறது. அந்த ரோட்டைச் செம்மைப் படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆலங்காயத்திற்கும் ஆம்பூருக்கும் இடையில் வெள்ளைக் குட்டை வெள்ளைக்கல் பெரியாங்குப்பம் ஆகிய இடங்களை இணைக்கும் வகையில் சாலை அமைக்க வேண்டும் அதிலே பஸ் விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆலங்காயம் ஜோலார்ப்பேட்டையைப் பற்றிச் சொன்னேன் இரண்டு பிளாக்குகளில் அந்த ரோடு வருகிறது. ரோடு அமைக்கப்பட வேண்டும் என்ற திட்டம் இருக்கிறது. ஆகவே அங்கே சாலை அமைத்து, பஸ் விட ஏற்பாடு செய்ய வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆலங்காயத்திற்கும். ஜோலார்பேட்டைக்கும் இடையில் வள்ளிப்பட்டு, பெத்தவேப்பன்பட்டு, மண்டலவாடி, குன்னத்தூர் ஆகிய ஊர்களின் வழியாக பஸ் விட்டால் மிகவும் உபயோக மாக இருக்கும்.

விவசாயிகள் தங்களுடைய விளைபொருட்களை மார்க்கெட் டிற்கு எடுத்துச் சென்று உரிய விலையைப் பெற வேண்டுமென்று எண்ணும் நேரத்தில் அவர்கள் கால்நடையாகவே ஏழெட்டு மைல்கள் போகிறார்கள். 90 ஆண்டுகளாக இரயிலே இல்லாத இடத்திற்கு இரயில் வந்து விட்டது. இன்றைக்கு விவசாயிகள் ஏழெட்டு மைல்கள் நடந்து, தங்கள் தலைகளில் கூடைகளைச் சுமந்து சென்று விற்கிறார்கள் என்றால் நிலைமை எப்படி இருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். எனவே, அங்கே சாலைகள் வேண்டும், பஸ்கள் வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள் கிறேன். (மணியடிக்கப்பட்டது) நேரமாகி விட்ட காரணத்தால் இத்துடன் முடித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று நாளைக் காலை 9 மணிக்கு பேரவை மீண்டும் கூடும்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 1—38 மணிக்கு ஒத்தி வைக்கப் பெற்றது.

(6) பேரவைமுன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்.

அ. சட்டப்படிக்கான விதிகளும், ஆணைகளும்.

138. தமிழ்நாடு 1960 ஆம் ஆண்டு வடிப்பக விதிகளில் திருத்தமொன்று செய்வது குறித்து உள்துறையின் 17–1–1979 ஆம் தேதியிடப்பெற்ற அரசாணை எண் 158-ல் வெளியான அறிவிப்பு [தமிழ்நாடு 1937 ஆம் ஆண்டு மதுவிலக்குச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் 10/1937) 54(3) பிரிவின் கீழ் பேரவை முன் வைக்கப்பெற்றது]

ஆ. அறிக்கைகள் அறிவிப்புகள், ஏனைய தாள்கள்.

158. 1973–74 ஆம் ஆண்டுக்கான தமிழக அரசின் கணக்குகள் மற்றும் இந்திய தணிக்கைத் துறைத் தலைவரின் சிவில் துறைகள் பற்றிய அறிக்கை இவற்றின் மீதான பொதுக் கணக்குக் குழுவின் எட்டாவது அறிக்கை (ஆறாவது பேரவை) (தமிழ் ஆங்கிலம்).

கோரிக்கை எண்கள் 3, 39. 40. 54 55-க்கான வெட்டுத் தீர்மானங்களின் பட்டியல் 11–4–1979 அன்று உறுப்பினர்களுக்கு அனுப்பப்பெற்றன.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு I.

[638 ம் பக்கத்திலுள்ள உடுக்குறியிட்ட வினா எண் 708–க்கான விடையைக் காண்க.]

(அ), (ஆ), (இ): மதுரை நகர் அபிவிருத்திக்கென தயாரிக்கப்பட்ட ஓர் ஒருங்கிணைந்த நகர் வளர்ச்சித் திட்டத்திற்கு மத்திய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இந்த ஒப்புதல் வழங்கப்பட்ட திட்டத்தில் வீட்டு வசதி, குடிநீர் வசதி, வடிகால் வசதி, போக்குவரவு மேம்பாடு, வணிகக்கூடங்கள் அமைத்தல் ஆகியன உள்ளடங்கி உள்ளன. மேற்குறிப்பிட்ட திட்டத்தின் மொத்த மதிப்பீட்டுத் தொகை ரூ. 775.85 இலட்சம் ஆகும். இத்தொகையை மத்திய மாநில அரசுகள் 50:50 விகிதத்தில் மதுரை நகர உள்ளூர் திட்டக்குழுமத்திற்கென வழங்கும்.

2. நிறைவேற்றப்பட இருக்கும் திட்டங்களின் பெயர்களும் அவற்றிற்கான மொத்த குறிப்பிட்ட தொகையும் நிறைவேற்றப்படும் காலமும் திட்டங்களை மேற்கொள்ளவிருக்கும் துறையின் பெயர்களும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

வ. எண்.	துணைத்திட்டத்தின் பெயர்.	குறிப்பீடு தொகை (ரூ. லட்சத்தில்.)	நிறைவேற்றப்படும் காலம் (ஆண்டு).	நிறைவேற்றும் துறையின் பெயர்.
1.	எல்லிஸ் நகர் விரிவு திட்டமும் மத்திய வணிக மாவட்ட விரிவு திட்டமும்.	500.00	3	தமிழ்நாடு வீட்டு வசதி வாரியம் மற்றும் பொதுப் பணித்துறை.
2	விளாங்குடி கிராமத்தில் வடமேற்கு டிரக்கு வண்டி நிறுத்துமிடம்.	45.00	3	பொதுப்பணித்துறை.

வ. எண்.	துணைத் திட்டத்தின் பெயர்.	குறிப்பீடு தொகை (ரூ. லட்சத்தில்.)	நிறைவேற்றப் படும் காலம் (ஆண்டு).	நிறைவேற்றும் துறையின் பெயர்.
3.	பேருந்து நிலையம், அங்காடி மையம், சுரங்கப்பாதை மற்றும் மேம்பாலம் விரிவு படுத்துதல்.	144.00	3	பொதுப்பணித்துறை மற்றும் நெடுஞ்சாலை ஊரக பணித் துறை.
4.	இஸ்மாயில்புரத்தில் வடிகால் திட்டம்.	13.40	2	தமிழ்நாடு குடிநீர் மற்றும் வடிகால் வாரியம்.
5.	மூன்றாவது கழிவு நீர் போக்கி சந்தைப் பேட்டையில் அமைத்தல்.	5.65	2	தமிழ்நாடு குடிநீர் மற்றும் வடிகால் வாரியம்.
6.	மதுரை வடக்குப் பகுதிக்கான குடிநீர் திட்டம்.	45.90	2	,,
7.	நடைபாதை சீரமைப்பு	6.90	2	நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரக பணித்துறை.
8.	முக்கிய சாலைகளில் கைப் பிடிகள் நிறுவும் திட்டம்.	6.50	2	,,
9.	அவனியாபுரத்தில் வடிகால் திட்டம்.	8.50	2	தமிழ்நாடு குடிநீர் மற்றும் வடிகால் வாரியம்.
	மொத்த நிதி ஒதுக்கீடு	775.00	3	
	மத்திய அரசு நிதி ஒதுக்கீடு	388.00		
	மாநில அரசின் நிதி ஒதுக்கீடு	387.85		

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1979 ஏப்ரல் 16]

இணைப்பு II.

[644ம் பக்கத்திலுள்ள உடுக்குறியிட்ட வினா எண் 711-க்கான விடையைக் காண்க.]

தமிழ்நாடு மருத்துவப்பணியில் பணியாற்றும் மருத்துவ அதிகாரிகளுக்கு மேற்படிப்பின்/மேற்பயிற்சியின் நிமித்தம் வெளி நாடு சென்றுவர, சம்பளமில்லா சிறப்பு விடுப்பு அளிக்கப்படும். இவ்விடுப்பு கோருவோர், விடுப்பு முடிந்ததும் திரும்ப வந்து கீழே குறிப்பிட்டுள்ளபடி, ஒரு குறிப்பிட்ட காலம் வரை தமிழ்நாடு அரசில் பணியாற்றுவதாகவும், அப்படி பணியாற்றத் தவறினால், ரூ. 50,000 அரசிற்கு செலுத்திவிடுவதாகவும் இரண்டு பேர் பிணையத்துடன் ஒரு பிணைமுறி எழுதிக் கொடுக்க வேண்டும்.

விடுப்பின் கால அளவு.	கட்டுப்படுத்தும் கால அளவு.	பிணைமுறியின் பணம்.
1 ஆண்டு வரை.	10 ஆண்டுகள்.	
1 முதல் 2 ஆண்டுகள் வரை.	11 ஆண்டுகள்.	
2 முதல் 3 ஆண்டுகள் வரை.	12 ஆண்டுகள்.	ரூ. 50,000.
3 முதல் 4 ஆண்டுகள் வரை.	13 ஆண்டுகள்.	
4 முதல் 4½ ஆண்டுகள் வரை.	14 ஆண்டுகள்.	

வெளிநாடுகளில் இருப்போரின் விடுப்பு நீடிப்பு கோரிக்கையும் மேற்சொன்ன வரையறைக்கு உட்பட்டு ஒரு திருத்திய பிணை முறை கொடுத்தால்தான் பரிசீலிக்கப்படும். சாதாரணமாக நாலரையாண்டுகளுக்கு மேல் யாருக்கும் விடுப்பு நீட்டித்துத் தரப்படமாட்டாது.

இது போன்ற விடுப்புக் கோருவோரின் கோரிக்கைகளை அதற்குரிய ஆவணங்களையும், அயல்நாட்டு நிறுவனத்தாரால் எழுதப்பட்ட பயிற்சி சம்பந்தப்பட்ட ஆதாரக் கடிதங்களையும் அப்பயிற்சியின் கால அளவையும், அப்பயிற்சி நமது நாட்டிற்கு உபயோகப்படுமா என்பதையும். விடுப்புக்கோரும் மருத்துவரின் திரும்ப வருவதற்கேற்றார்போல் அயல்நாட்டு நுழைவிசைவையும் பெற்றிருக்கிறாரா என்பதையும் துறைத்தலைவர்களால் நன்கு பரிசீலிக்கப்படவேண்டும். ஒரு மருத்துவருக்கு விடுப்பு அளிக்கப் படலாமென துறைத்தலைவர் பரிந்துரை அனுப்பும் பொழுது கீழ்க் கண்ட சான்றிதழ்களை அவர் கொடுக்கவேண்டும்.

(1) விடுப்பு கோரும் மருத்துவ அதிகாரி மருத்துவம் குறித்த மேற்படிப்பிற்குத்தான் செல்கிறார்;

(2) அவர் கோரியிருக்கும் விடுப்பு கால அளவு மேற்படிப்பு/மேற்பயிற்சிக்குத் தேவையானது;

[1979 ஏப்ரல் 16

(3) இம் மேற்பயிற்சி/படிப்பு நம் மாநிலத்திற்குத் தேவையானது;

(4) விடுப்பு முடிந்ததும் இந்த மருத்துவ அதிகாரி தமிழ்நாடு மருத்துவப்பணிக்குத் திரும்பவரும் வாய்ப்பு உள்ளது.

விடுப்பு நீட்டித்தர வேண்டியது குறித்து அனுப்பப்படும் கருத்துக்களுடனும் மேற்சொன்ன சான்றிதழ் இணைக்கப்பட வேண்டும்.

ஊர் சுற்றிப்பார்த்து வரவோ, சுற்றத்தாரை நண்பர்களைப் பார்த்து வரவோ, மத சம்பந்தப்பட்ட ஊர்களுக்கு யாத்திரை சென்றுவரும் பொருட்டோ, மருத்துவ வசதி பெறும் பொருட்டோ வெளிநாடு செல்வோருக்கு 6 மாதங்கள் வரை விடுப்புக் கொடுக்கப்படும். இவர்கள் விடுப்பு முடிந்ததும் திரும்ப வந்து இவ்வரசில் 10 ஆண்டுகள் பணி புரிவதாகவும் அப்படி திரும்ப வரத் தவறினால் இவ்வரசிற்கு ரூ. 50,000 செலுத்தி விடுவதாக இரண்டு ஆள் பிணையத்துடன் ஒரு பிணைமுறி கொடுக்க வேண்டும். ஆறு மாதங்களுக்கு மேல் யாருக்கும் விடுப்புக் கொடுக்கப்படமாட்டாது.

1979 ஏப்ரல் 16]

இணைப்பு III

[805ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் 1979-80 ஆம் ஆண்டுக்கான கொள்கைக்குறிப்பு.

1978-79 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து பற்றிய ஆய்வுரை ஒன்று பேரவையில் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

2. 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு சட்டம், இவ்விரு சட்டங்களின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை நிர்வகிப்பது, போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் ஒழுங்கு முறைப்படுத்துவதற்கான சட்டமாகும். இச்சட்டம், மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளைக் கட்டுப்படுத்தல், ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தல், மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் ஆகியவற்றிற்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்குவரத்திற்குப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து தந்து, போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வதும் இதன் குறிக்கோளாகும்.

3. பொது மக்களுக்கு வசதி எனக் கருதப்படும் வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்காகப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளால் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. சரக்குப் பேருந்துகளுக்கும், வாடகைச் சிருந்துகளுக்கும், அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல், அவர்கள் ஓட்டும் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்துதல், சரக்கு வண்டிகளில் ஏற்றும் அளவை ஒழுங்குப்படுத்துதல், பயணிப் பேருந்துகளில் இருக்கைகள், இடைவெளி ஆகியவற்றை வசதியாக அமைத்தல், ஏற்றிச் செல்லும் பயணிகளின் எண்ணிக்கையை நிர்ணயித்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளைக் கால முறைப்படி முழுமையாகத் தணிக்கையிடல் ஆகியவற்றின் மூலம் பொது மக்களுக்குப் பாதுகாப்பும் வசதியும் உறுதி செய்யப்படுகிறது.

4. மோட்டார் வண்டியின் மீதான வரியை வசூல் செய்வதும் போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். போக்குவரத்து வண்டிகளின் மீதான வரி, போக்குவரத்துத் துறையால் நேரடியாக வசூல் செய்யப்படுகிறது. 1978 ஆம் ஆண்டில் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரியை, சென்னை மாநகரிலும், புறநகர் பகுதியிலுமுள்ள இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கியின் 50 கிளைகள் மூலம் வசூலிக்க அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. இத்திட்டம், ஏனைய மாவட்டத் தலைமையிடங்களுக்கும் விரிவு படுத்தப்பட்டுள்ளது.

5. தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், வரிவிதிப்பு அடிப்படையைச் சீரமைக்கவும், பயணி வண்டிகள், சரக்கு வண்டிகள் அல்லது இவ்விரு வகை வண்டிகளின் மீதான பல்வேறு வரிகளை ஒருங்கிணைப்பதைக் கருத்திற் கொண்டு செய்யப்பட்டதாகும்.

போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்துத் தருவதில் போக்குவரத்துத் துறை, போக்குவரத்துத் தேவைகளில் உன்னிப்பாக கவனம் செலுத்தி வருகிறது. ஒரு புதிய வழித்தடத்தை தொடங்குவது சிக்கலான நடைமுறையாக இருந்து வந்தது. 1971 ஆம் ஆண்டு நிறைவேற்றப்பட்ட மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டத்தினால், புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதில் நிலைமை சீரடைந்துள்ளது. இச்சட்டத்தின்படி, புதிய வழித்தடம் ஒன்றைத் தொடங்குவது என்பது, நிர்வாகப் பணி எல்லைக்குள் அமைந்து அதிகாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என அமைகிறது.

போக்குவரத்துத் தொடர்பற்ற, வெகு தொலைவிலுள்ள மலைப்பகுதிகளுக்குப் போக்குவரத்து வசதியளிப்பதற்காக அந்த பகுதிகளில் ஜீப் வகை சிறு பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. இந்த ஜீப் பேருந்துகளுக்கு 25 சதவீத வரிச்சலுகை அளிக்கப் பட்டுள்ளது. அதைப்போலவே, நீலகிரி மாவட்டத்தில் போக்குவரத்து வசதியற்ற பகுதிகளிலும், இராமேஸ்சுவரம் தீவிலும் சிறு சக்ரபீடம் அமைந்த சிறிய பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. இந்தப் பேருந்துகளுக்குச் சலுகை வீதத்தில், பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டிற்கு மேல்வரிக் கட்டணத்தையும் சேர்த்து ரூ, 50 வீதம் வரி விதிக்கப்படுகிறது. கிராமப் பகுதிகளில் போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும் பொருட்டு அண்மையில் சிறு பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன. அவற்றின் விவரம் வருமாறு :—

மாவட்டம்.	வழித் தடங்களின் எண்ணிக்கை.
சென்னை மாநகர்	10
மதுரை	4
கோமுத்தூர்	1
தருமபுரி	3
தஞ்சாவூர்	2
நீலகிரி	12
வட ஆற்காடு	11
இராமேஸ்வரம் தீவு	3

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1979 ஏப்ரல் 16]

இத்தகைய பேருந்துகளுக்கு, காலாண்டுக்கு பயணி ஒருவருக்கு (மேல்வரி உட்பட) ரூ. 50 எனும் சலுகை வீதத்தில் வரி விதிக்கப்படுகின்றது, 1979–80 ஆம் ஆண்டில், தற்போதுள்ள வழித் தடங்களில் பேருந்துப் பணிகளை அதிகப்படுத்தவும் பேருந்து விடப்படாத பகுதிகளில் பேருந்து விடவும் ரூ. 8.32 கோடிச் செலவில் 520 சிறு பேருந்துகளை வாங்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது,

கிராம மக்களின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதற்கும், சாலை, சாலைப் போக்குவரத்துத் தேவைகளை மதிப்பிடுவதில் அறிவியல் பூர்வமான உதவிகளுக்கு வகை செய்வதற்கும், முதன் முதலாக, நெடுஞ்சாலை, போக்குவரத்துத்துறை, கிராம வளர்ச்சித் துறை, போக்குவரத்துக் கழகங்கள், அரசுப்புள்ளி விவரத் தொகுப்பு நிலையம் ஆகிய அனைத்தும் இணைந்து சாலை போக்குவரத்து ஆய்வு நடத்தவேண்டுமென்று அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது. இந்த ஆய்வின் பயன்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு சுமார் 18 இலட்சம் மக்கள் தொகையைக் கொண்ட 968ஊராட்சிகளை உள்ளடக்கி, சிறிய பேருந்துகளையும், பேருந்துகளையும் விடுவதற்காக 476 வழித்தடங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குதல், ஏற்கனவே உள்ள வழித்தடங்களில் மாற்றங்களைச் செய்தல், அவற்றை விரிவாக்குதல் ஆகியவை தொடர்பாக, மேற்சொன்ன ஆய்வின் மூலம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டவற்றைச் செயல்படுத்துவதில் முதல் உரிமை தருமாறு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளனர். பேருந்துகள் செல்லாத ஊர்களுக்கும் பேருந்து வசதிகள் கிடைக்கப் பெறாத மக்களுக்கும் அதிக அளவில் போக்குவரத்து வசதிகளை நடப்பு ஆண்டில் செய்து கொடுக்க அரசு கவனம் செலுத்தும்.

போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஏகபோக உரிமையையும், அனுமதிச் சீட்டுகள் ஒரு சிலரிடம் குவிவதையும் தடுப்பதைக் கருத்திற் கொண்டு, ஒரு தனிப்பட்ட உரிமையாளருக்கு பத்துப் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளுக்கு மேல் வழங்கக்கூடாது என உச்சவரம்பு விதித்து 1971 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் செல்லாதென்று உயர்நீதி மன்றம் 7-7–1978ஆம் நாளன்று தீர்ப்பளித்துள்ளது. உச்ச நீதி மன்றத்தில் மேல் முறையீடு செய்து கொள்ளவும், புதிய சட்டம் ஒன்றை இயக்கவும் அரசு நடவடிக்கை மேற்கொண்டுள்ளது.

பயணிப் பேருந்து வண்டிகளுக்குரிய பயணக் கட்டணப் பட்டியலுக்குப் போக்குவரத்து அதிகாரி ஒப்புதல் அளிக்க வேண்டும். இக்கட்டண வீதத்தில் ஒரே சீரான நிலை இருக்கும் பொருட்டு, அரசே அதிகபட்சம் கட்டண வீதங்களை நிர்ணயித்துள்ளது. பொது மக்கள், பேருந்து உரிமையாளர்களின் முறை

[1979 ஏப்ரல் 16

யீடுகளைக் கருத்தில் கொண்ட பிறகு பயணிப் பேருந்துகளுக்கு உரிய உயரளவு கட்டண வீதத்தை வரையறை செய்து. 12-3-1976 ஆம் நாளன்று திருத்தியமைக்கப்பட்டது.

வாடகைக்கார்கள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ஆகியவற்றிற்குரிய கட்டண வீதம், பெட்ரோல் விலையேற்றத்தின் காரணமாக 1979ஆம் ஆண்டு மார்ச்சுத் திங்களில் திருத்தியமைக்கப்பட்டது.

ஒரு மாநிலத்திலிருந்து இன்னொரு மாநிலத்திற்கு தாராளமாக பயணிப் போக்குவரத்தும், சரக்குகள் போக்குவரத்தும் நடைபெறுவதற்கு வசதியாக, அண்டை மாநிலங்களோடு பரிமாற்ற ஏற்பாட்டு ஒப்பந்தங்கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. இவ்வொந்தங்களின்படி ஒவ்வொரு மாநிலமும் பேருந்துகள் விடுவதற்கான வழித்தடங்கள் இன்னின்னவை என ஒதுக்கப்பட்டு, எத்தனை சரக்குப் பேருந்துகள், மற்ற வண்டிகள் ஆகியவற்றிற்குரிய அனுமதிச் சீட்டுகளுக்கு மேலொப்பம் இடப்படும் என்பது பற்றியும் நிர்ணயிக்கப்படுகிறது. பயணிப் பேருந்துகளை பொறுத்த வரையில், வழித்தடங்கள் பொதுவாக அந்தந்த மாநிலங்களில் ஓடும் கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் சமநிலை இருக்கும்படியாக ஒதுக்கப்படுகின்றன. புதுச்சேரியுடன் ஒப்பந்தம் ஒன்று இறுதி செய்யப்படுவதற்குரிய வரைவுச் செயற்குறிப்பு அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது. ஆந்திரப் பிரதேசம், கர்நாடகம் ஆகிய மாநிலங்களோடு செய்யப்பட்ட ஒப்பந்தங்களை மாற்றி அமைப்பதற்கான பேச்சு வார்த்தைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

6. இந்தியா முழுவதும் அல்லது ஒரு மாநிலத்தை ஒட்டியுள்ள அய்ந்துக்கு குறையாத மாநிலங்களிடையே சரக்குப் போக்குவரத்து எளிதாக நடைபெறும் பொருட்டு, சரக்கு வண்டிகளுக்கு உரிய தேசிய அனுமதிச்சீட்டை வழங்குவதற்காக மத்திய அரசு திட்டம் ஒன்றை வகுத்துள்ளது. இம்மாநிலத்திற்காக மத்திய அரசு வரையறுத்துள்ள அனுமதிச் சீட்டுகளின் எண்ணிக்கை 400 ஆகும்.

7. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச்செல்ல உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். தொழில்முறை ஓட்டுநர்களும், போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கான ஓட்டுநர்களும், மருத்துவச் சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். உரிமம் வழங்குவதற்கும், ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்கு படுத்தவும் விதிகள் இயற்றப்பட்டுள்ளன. ஓட்டுநர்களை நன்கு கண்காணிப்பதற்குரிய ஓர் நடவடிக்கையாக, ''புள்ளி முறை கட்டுப்பாடு'' என்ற ஒரு முறையை செயற்படுத்தவும் உத்தேசிக்கப்பட்டு உள்ளது. இம்முறையின் கீழ் ஓட்டுநர் ஒருவர் விதிகளை மீறும் ஒவ்வொரு நேர்வுக்கும் இத்தனைப் புள்ளி எனக் கணக்கிட்டு ஒரு குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கையுள்ள புள்ளிகளைப் பெற்றவுடன் தானாகவே ஓட்டுநர் உரிமம் செல்லுபடி இல்லாமல் போகும். இவ்வாறு செய்வதற்கான ஏற்பாடு பரிசீலனையில் உள்ளது.

ஓட்டுநர்களின் தரத்தை உயர்த்தும் பொருட்டு அரசு ஓட்டுதல் உரிமம் பெறுவதற்கான கல்வித்தகுதியை 8 ஆவது வகுப்பு வரை உயர்த்தியுள்ளது. தொழில் நுட்பக் கல்வி

1979 ஏப்ரல் 16]

நிலையங்கள்/இந்திய சாலைப் போக்குவரத்துச் சங்கங்கள் ஏனைய தொழில் நுட்பக் கல்வி நிலையங்கள் ஆகியவற்றிலிருந்து ஓட்டுதல், ஓட்டுதல் தொடர்பான இயந்திரவியல், ஏனைய துணைத் தொழில்களில் திறமை பெற்றுள்ளவர்களுக்கு ஊக்கமும் அளிக்கப்படுகிறது.

8. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின் கீழ் கிடைக்கப்பெறும் வருவாய் விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது :—

	வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 1978-79.	திருத்த மதிப்பீடு 1978–79.	வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 1979-80.
(1)	(2)	(3)	(4)
	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)		
1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் கிடைக்கப்பெறும் வருவாய்	1,66,75	2,15,83	2,26,80
தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் கிடைக்கப்பெறும் வருவாய்	50,74,29	52,81,97	54,65,95
ஏனைய வருவாய்கள் ..	2,30	2·20	2,25
மொத்தம் ..	52,43,34	55,00,00	56,95,00

9. செலவினங்களில், 1978–79 ஆம் ஆண்டுக்குரிய வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு, 1978–79ஆம் ஆண்டுக்குரிய திருத்த மதிப்பீடு, 1979–80 ஆம் ஆண்டுக்குரிய வரவு–செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ஆகியவற்றின் விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

	(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)
1978-79 ஆம் ஆண்டுக்குரிய வரவு–செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு	93,53
1978-79 ஆம் ஆண்டுக்குரிய திருத்த மதிப்பீடு ..	1,51,31
1979-80 ஆம் ஆண்டுக்குரிய வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு	1,55,31

[1979 ஏப்ரல் 16

கருவூலங்கள் மூலம் வசூலிக்கப்படுகின்ற போக்குவரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரிகள் வசூலுக்கான செலவு இதில் சேர்க்கப்படவில்லை.

10. போக்குவரத்துத் துறையன்றி, காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், போக்குவரத்துக் கட்டுப் பாட்டுச் சட்டம் அவற்றின்கீழ் பிறப்பிக்கப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றைச செயல்படுத்துவதற்குப் பொறுப்பு வகிக்கிறது. போக்குவரத்துப் பேருந்துகளல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரி செலுத்தப்படுகிறதா எனக் கண்காணிக்கும் பொறுப்பும் காவல் துறையினுடையதாகும்.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1979 ஏப்ரல் 16]

இணைப்பு IV

[705ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

தமிழ்நாட்டில் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் 1978–79.

ஆய்வுரை.

தகுந்த முறையில் சாலைகளை அமைப்பதும், மேம்பாடு செய்வதும், நாட்டின் சமூக, பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு ஒரு முக்கிய வழியாகும். சாலைகளும், சாலைப் போக்கு வரத்தும் அம்மாதிரியான ஒரு முன்னேற்றத்தின் அடிப்படைத் தேவையாகும். ஒரு நாட்டின் சாலை வளர்ச்சியும், பொருளாதார வளர்ச்சியும் ஒன்றுக்கொன்று நெருங்கிய தொடர்புடையவை.

எண்பது சதவிகித மக்கள் கிராமங்களில் வாழ்கின்ற நிலையில், சாலைகள்தான் மக்கள் தொடர்பு கொள்ள அடிப்படையாக வழி வகுக்கிறது. இந்தக் கூற்று மலைப் பகுதிகளுக்கும், இன்னும் பிற தாழ்த்தப்பட்ட பகுதிகளுக்கும் சாலப் பொருந்தும்.

நாடு சுதந்திரம் அடைந்த பின்பு, திட்டப் பணிகள் இயற்றுவதில் இந்நாட்டில் பல்வேறு துறைகள் குறிப்பாக நீர்ப்பாசனம், விவசாயம், தொழில், காட்டிலாகா, மீன்வளம், சமூக நலம், சமீபகாலமாக, மலைவாழ் மக்கள் மேம்பாடு, முதலியவை மிக முன்னேற்றமான நிலையை அடைந்துள்ளன என்பது நாட்டின் முன்னேற்ற வளர்ச்சிக்கு சாலை முன்னேற்றம் அடிப்படையான பணி ஒரு முன்னோடி ஆகும். இந்நாட்டின் முன்னேற்றத்திற்கான நல்ல பலனை அடைவதற்கு அடிப்படையான சாலை வசதியை முன்னோடியாகக் கொண்டு மற்றைய ஆக்கப் பணிகளுடன் இணைத்து செயல்படுவது அவசியம்.

மாநில நெடுஞ்சாலை—கிராமப் பணித்துறை சாலைப் பணிகளை கீழ்க்காணும் பிரிவுகளில் மேற்கொள்கிறது:—

			கிலோ மீட்டர்.
தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்	..	..	137
மாநில நெடுஞ்சாலைகள்	..	..	1,745
மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள்	..	..	13,866
மாவட்ட பிற சாலைகள்	..	..	15,833
மொத்தம்	..		31,581

[1979 ஏப்ரல் 16

மேலும் இத்துறையானது மைய அரசு நிதி உதவியுடன் கூடிய பணிகளை, முக்கியமாக தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பணிகள், மைய சாலை நிதிப் பணிகள், பொருளாதார மாநிலத் தொடர்பு முதன்மைத் திட்டப் பணிகள், மலைவாழ் பகுதி சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம், மேற்கு தொடர்ச்சி மலை அபிவிருத்தித் திட்டம், மலைவாழ் பழங்குடி மக்கள் மேம் பாட்டுத் திட்டம் முதலிய பல பணிகளை மேற்கொள்ளு கின்றது. தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பணிகளுக்காக, நெடுஞ் சாலைத் துறை அப்பணிகளின் பேரில் ஒன்பது சதவிகிதம் முகமன் செலவுகளாக (Agency Charges) வசூலிக்கிறது.

1. மாநில சாலைத் திட்டம்—அரசு சாலைகள்—

தற்போது உறுதியற்ற கட்டுமானங்களுக்கு பதிலாக புதிதாக கட்டுதல், வாகனங்கள் எளிதாகச் சென்று வருவதற் கேற்ப சாலையின் மேற்பரப்பை மேம்படுத்துதல், மாநில அரசு நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள், பிற மாவட்டச் சாலைகள் இவற்றின் வடிவமைப்புகளுக்கு மேம்பாடு செய்தல் போன்ற மூலப் பணிகள் இத்திட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

மாநில சாலைத் திட்டத்தின் கீழ் வகைப்படுத்தப்பட்ட சாலைகளின் தரத்தின்படி ஒவ்வொரு துணைத் திட்டத்திற்கும் நிதி ஒதுக்கமும் பிற குறிப்புகளும் பின்வருமாறு:—

(அ) தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் (நகர இணைப்புச் சாலைகள்).— நகரங்களை இணைக்கின்ற தேசிய நெடுஞ் சாலைகள் குறித்த மூலப் பணிகள் இத்தலைப்பின் கீழ் மேற் கொள்ளப்படுகின்றன. 1978-79 ஆம் ஆண்டிற்கான திருத்த மதிப்பீடு ரூ. 0.49 இலட்சம் ஆகும். 1979–80 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு—செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூ. 8.02 இலட்சம் ஆகும்.

(ஆ) மாநில நெடுஞ்சாலைகள்:—1978–79 ஆம் ஆண்டிற்கான திருத்த மதிப்பீடு ரூ. 15.08 இலட்சம் ஆகும். 1979-80 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூ. 4.85 இலட்சம் ஆகும்.

(இ) மாவட்டச் சாலைகள்.—(மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள் குறித்த பணிகள்) 1978-79 ஆம் ஆண்டிற்கான திருத்த மதிப்பீடு ரூ. 50.55 இலட்சம். 1979-80 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு—செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூ. 74.25 இலட்சமாகும்.

1979 ஏப்ரல் 16]

பின்வரும் பெரிய பாலப் பணிகள் 1978-79 ஆம் ஆண்டில் முடிக்கப்பட இருந்தன:—

பணியின் பெயர்.	செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1. திருவொற்றியூர்-பொன்னேரி-பஞ்சட்டி சாலையில் 4/8-லிருந்து 5/1 கி.மீ. தொலைவில் நாப்பாளையத்திற்கு அருகில் கொரத்தலை ஆற்றின் குறுக்கே மேல் நிலைப் பாலம் கட்டுதல்.) (செங்கற்பட்டு மாவட்டம்.)	17.00
2. சித்தூர்-திருத்தணி சாலையில் 22/4-6கி.மீ. தொலைவில் பொன்னேரி ஆற்றின் குறுக்கே மூழ்குபாலம் கட்டுதல். (வட ஆற்காடு மாவட்டம்.)	25.00
3. ஆர்.எஸ். மங்கலம் ஏரிக்குக் குறுக்கே மேல் நிலைப் பாலம் கட்டுதல் மற்றும் அணுகு சாலை அமைத்தல். (இராமநாதபுரம் மாவட்டம்.)	15.00
4. தருமபுரி—திருப்பத்தூர் — வாணியம்பாடி சாலையில் 21/6 கி.மீ. தொலைவில் இருமாத்தூருக்கு அருகில் தென் பெண்ணையாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல் (தருமபுரி மாவட்டம்).	22.00
மொத்தம் ..	79.00

முள்ளுக்குறிச்சி கிராமச் சாலையில் 9/8 கி. மீ. தொலைவில் வச்சுக்கல் ஆற்றின் குறுக்கே ரூ. 5.30 இலட்சம் செலவில் மேல் நிலைப் பாலம் கட்டுவதற்கும், தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில், தஞ்சாவூர்-பட்டுக்கோட்டை சாலையில் 3/4 கிலோ மீட்டரில் ரூ. 2.28 இலட்சம் செலவில் ஒரு பாலம் கட்டுவதற்கும் 1978-79 ஆம் ஆண்டில் அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

(ஈ) பிற மாவட்டச் சாலைகள்.— 1978-79 ஆம் ஆண்டிற்கான திருத்த மதிப்பீடு ரூ. 16.63 இலட்சம். 1979-80 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூ. 4.82 இலட்சமாகும்.

கீழரசம்பேட்டை சாலையில் 1/7 கி. மீ. தொலைவில் நாகநதி ஆற்றின் குறுக்கே ரூ. 5.50 இலட்சம் மதிப்பீட்டுச் செலவில் பாலம் கட்டும் பணி 1978-79 ஆம் ஆண்டில் முடிக்கப்பட இருந்தது.

[1979 ஏப்ரல் 16

2. பிறசாலைகள் திட்டம்.

இத்தலைப்பின் கீழ் 1978-79 ஆம் ஆண்டிற்கான திருத்த மதிப்பீடு ரு. 61.26 இலட்சம், 1979-80 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரு. 104.91 இலட்சமாகும்.

ஊராட்சிகள், ஊராட்சி ஒன்றியங்களின் சாலைகளில் பெரிய/சிறிய பாலங்கள், தரைப்பாலங்கள், மதகுகள் கட்டுதல், சாலைகளின் தரத்தை உயர்த்துதல் போன்ற மூலப்பணிகள் இத் திட்டத்தின்கீழ் நிறைவேற்றப்படுகின்றன. இப்பணிகள் முடிவுற்றவுடன் பராமரிப்பிற்காக சம்பந்தப்பட்ட உள்ளாட்சி மன்றங்களிடம் ஒப்படைக்கப்படுகின்றன.

பின்வரும் பணிகள் 1978-79 ஆம் ஆண்டில் முடிவடைய இருந்தன.

	பணியின் பெயர்.	செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்)
1.	ஆழ்வார் திருநகரி ஊராட்சி ஒன்றியத்தில், சரக்கனோடையின் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல்	4.10
2.	நத்தமலைச் சாலையில் 0/0 முதல் 2/6 கி.மீ. தொலைவிற்கு சாலையை மேம்பாடுசெய்தல்.	2.45

கீழ்க்கண்ட பணிகளுக்கு 1978-79 ஆம் ஆண்டில் அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது:—

	பணியின் பெயர்	செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்)
1.	திருவரங்குளம் ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் வள நாடு கண்மாயின் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல்	2.50
2.	மதுரை மாவட்டத்தில் கட்டு நாயக்கன் பட்டி பூமாலைக் குண்டு சாலையில் கி.மீ. 0/4 இல் ஒரு மூழ்கு அணைப் பாலமும் கி.மீ. 0/10 இல் இரு சிறுப் பாலங்கள் கட்டுவதுடன் கி.மீ. 0/0ல்— 1/22 வரை சாலை மேம்பாடு செய்தல்	1.70
3.	தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தில் பட்டுக்கோட்டை ஊராட்சி ஒன்றியத்தில் நட்டு சாலை முதல் துவரன்குறிச்சி வரை வேந்தன் கோட்டை வழியாக உள்ள சாலையை மேம்பாடு செய்தல்	14.00

1979 ஏப்ரல் 16]

	பணியின் பெயர்	செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்)
4.	தஞ்சாவூர்— புதுக்கோட்டை சாலையில் கி.மீ. 38/8ல்சேர அம்பலப்பட்டு முதல் சேந்தன் காடு வரை (கி.மீ. 0/0—9/4வரை) செம்பலூர் வழியாக எட்டிபுலிக் காட்டையும் கீழக்கரம் பையன் சாலையையும் கி மீ 0/0-2/4 இல் இணைக்கும் வகையில் உள்ள சாலையை மேம்பாடு செய்தல்	24.50
5.	வேலூர் கோட்டத்தில் மாமண்டூர் சாலை கி.மீ. 0/2 இல் ஒரு உயர் மட்ட தரைப்பாலம் அமைத்தல்	10.00

III. கருவிகளும் தளவாடங்களும்.

1978-79 ஆம் ஆண்டிற்கான திருத்த மதிப்பீடு ரூ. 28.23 இலட்சம், 1979-80 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூ. 35.55 இலட்சமாகும்.

நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்திற்கு அறிவியல் சாதனங்கள் வாங்குதல், சாலை, பாலப் பணிகளுக்குத் தேவையான தளவாடங்கள், இயந்திரங்கள் ஆகியவற்றை வாங்குதல் போன்ற பணிகள் இத்திட்டத் தலைப்பின் கீழ் மேற்கொள்ளப் படுகின்றன. 1978-79 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 4.99 இலட்சத்திற்கு அனுமதியளிக்கப்பட்டுள்ளது.

IV. தற்போதுள்ள இருப்புப்பாதை கடவுகளுக்குப் பதிலாக மேம்பாலங்கள், சுரங்கப் பாதைகள் கட்டுதல்.

இத்தலைப்பின் கீழ், 1978-79 ஆம் ஆண்டிற்கான திருத்த மதிப்பீடு ரூ. 46.52 இலட்சம். 1979-80 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூ. 51.47 இலட்சம் ஆகும்.

இருப்புப் பாதைக் கடவுகளால் போக்குவரத்துக்கு இடையூறு ஏற்படுகிறது. ஆகவே, அவசியமான இடங்களில் எல்லாம் இருப்புப்பாதை கடவுகளுக்கு பதிலாக அவ்விடங்களில் படிப்படியாக மேம்பாலங்கள்/சுரங்கப் பாதைகள் கட்டும் திட்டம் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளது. நகராட்சியின் எல்லைக்குள் இப்பணி அமைந்திருப்பின் நகராட்சியும் இச்செலவினை ஏற்றுக் கொள்ளும். இப்பணிகளுக்கான செலவினை மாநில அரசும், இரயில்வேயும் கூட்டாக ஏற்றுக் கொள்ளும். இப்பணி குறித்து மாநில அரசுக்காகும் செலவுத் தொகை, இரயில்வே பாதுகாப்பு நிதியிலிருந்து திருப்பிக் கொடுக்கப்படுகிறது. இத்திட்டம், நான்காம் திட்ட காலத்தில் கொண்டு வரப் பட்டது.

இரயில்வே மேம்பாலங்கள்/சுரங்கப் பாதைகளின் பட்டியலையும் மேற்படி பணிகளின் தற்போதைய நிலையையும் காட்டும் விவர அட்டவணை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

தொடர் எண்ணும், பணியின் பெயரும்.	நிர்வாக அனுமதி வழங்கப்பட்ட/தொழில் நுட்ப அனுமதி வழங்கப்பட்ட தொகை.	தற்போதைய நிலை.
(1)	(2)	(3)
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1. ஏற்கனவே முடிக்கப்பட்ட பணிகள்.		
1 மதுரையில், சுப்பிரமணியபுரத்திற்கு அருகில் தற்போதுள்ள இருப்புப்பாதைக் கடவுக்குப் பதிலாக 7-வது தேசீய நெடுஞ்சாலையில் 300/2 கிலோ மீட்டரில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.	37.00 / 36.00	
2 மதுரை நகராட்சியின் எல்லைக்குள் மீனாட்சி ஆலைக்கு அருகில் 7வது தேசிய நெடுஞ்சாலையில் 300/7 கிலோ மீட்டரில் மேம்பாலம்/சுரங்கப்பாதை கட்டுதல்.	31.00 / 32.00	
3 திருநெல்வேலி-செங்கோட்டை, கொல்லம் சாலையில் 1/4 கிலோ மீட்டர் தொலைவிலுள்ள மேம்பாலத்திற்கு விளக்கு வசதி செய்து கொடுத்தல்.	2.95	

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY — TRUTH ALONE TRIUMPHS

4	மாயூரம் நகராட்சி எல்லைக்குள் கும்பகோணம் சீர்காழி சாலையில் 20/7 மைல் தொலைவில் ஒரு மேம்பாலம் கட்டுதல்.	40.00 50.00		
5	கும்பகோணம் நகராட்சி எல்லைக்குள் கும்ப கோணம்—நீடாமங்கலம் சாலையில் 0/7 கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.	15.00 16.00		
6	கோயம்புத்தூர் நகராட்சி எல்லைக்குள் (தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர இணைப்புகள்) சேலம்-கொச்சி சாலையில் 328/7 மீட்டர் தொலைவில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.	40.00 44.00		
7	திருச்சி நகராட்சி எல்லைக்குள் பாலக்கரைக்கு அருகில் 45-ஆவது தேசிய நெடுஞ்சாலையில் 197/6 மீட்டரில் சுரங்கப்பாதை கட்டுதல்.	46.00 63.00		
(ஆ)	நடந்தேறிவரும் பணிகள் ஐந்தாவது அயந்தாண்டுத் திட்டத்தில் அனுமதி வழங்கப் பட்ட பணிகள்-			
8	மாயூரம்—முத்துப்பேட்டை சாலையில் 41/8 கிலோ மீட்டரில் மேமபாலம் கட்டுதல்.	40.00 44.00		அணுகு சாலை அமைக்கும் பணி கள் நடந்தேறி வருகின்றன இரயில்வே பகுதியில் இனி மேல்தான் பணி இரயில்வே துறையினரால் மேற்கொள் ளப்பட வேண்டும்.
9	நாகபட்டினம்.கோயம்புத்தூர் கூடலூர் சாலையில் 22/6 கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.	50.00 55.00		அணுகு சாலை அமைக்கும் பணி முடிவடையும் நிலையி லுள்ளது. இரயில்வே பகு தியில் இரயில்வே துறையின ரால் இனிமேல்தான் இப் பணி எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்.

தொடர் எண்ணும் பணியின் பெயரும்.	நிர்வாக அனுமதி வழங்கப்பட்ட/ தொழில் நுட்ப அனுமதி வழங்கப்பட்ட தொகை.	தற்போதைய நிலை
(1)	(2)	(3)
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்)	
10 திருத்தணி நகர எல்லைக்குள் சுரங்கப்பாதை ஒன்று கட்டுதல்.	18.00	பணி நடந்தேறி வருகிறது.
	19.80	
பல்வேறு நிலைகளில் உள்ள பணிகள்.		
11 மதுரை—அருப்புக்கோட்டை சாலையில் 1/6 மீட்டரில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.	35.00	பாலத்திற்கான அடித்தளம் போடப்பட்டுவிட்டது.
	38.50	இரயில்வே பணித்திட்டத்தில் இது சேர்க்கப்படாததால் பணி நிறுத்தப்பட்டது. தற்போது இரயில்வே திட்டத்தில் இப்பணி வரிசை முறையில்லாத பணியாக சேர்க்கப்பட்டுள்ளது. பணியை மேலும் தொடர்வதற்கு இரயில்வே துறையினரின், இசைவு எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது. திருத்த அனுமதி பரிசீலனையில் உள்ளது.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

12	சென்னை—கும்பகோணம்—தஞ்சாவூர் சாலையில் 176/10 கிலோ மீட்டரில் பண்ருட்டியில் மேம் பாலம் கட்டுதல்.	25.00	பொதுவான நேர்பாடு பற்றிய செயற் குறிப்புகள் இரயில் வேக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளன. அவர்கள் இசைவு எதிர் பார்க்கப்படுகிறது.
13	திருவாடிக்கு அருகில் கடலூர்-சித்தூர் சாலையில் 21/6 கிலோ மீட்டரில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.	25.00	அணுகு சாலையின் மதிப்பீடு இரயில்வேக்கு அனுப்பப் பட்டுள்ளது. அவர்கள் இசைவு எதிர்பார்க்கப்படு கிறது.
14	மதுரை நகராட்சி எல்லைக்குள் தத்தனேரிக்கு அருகில் 7—வது தேசிய நெடுஞ்சாலையில் 438/6 கிலோ மீட்டரில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.	60.00	பொதுவான நேர்பாடு பற்றிய செயற் குறிப்புகள் இரயில் வேக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது. அவர்கள் இசைவு எதிர்பார்க் கப்படுகிறது. மதிப்பீடு தயாரிக்கப்பட்டு வருகின்றது.
15	நாகல்நகர் நகராட்சி எல்லைக்குள் திண்டுக்கல்—வட்டானம் சாலையில் 2/4 கிலோ மீட்டரில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.	30.00	திருத்த அனுமதி பரிசீலனையில் உள்ளது. இரயில்வேக்குச் செயற் குறிப்புகள் அனுப்பப் பட்டுவிட்டன. அவர்கள் இசைவு எதிர்பார்க்கப் படுகின்றது.
16	சேலத்தில் தேவியாக்குறிச்சிக்கருகில் உளுந்தூர் பேட்டை-சேலம் சாலையில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.	30.00	அணுகு சாலையின் மதிப்பீடு இரயில்வேக்கு அனுப்பப் பட்டு விட்டது. அவர்கள் இசைவு எதிர்பார்க்கப் படுகிறது.

சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

தொடர் எண்ணும் பணியின் பெயரும். (1)	நிர்வாக அனுமதி வழங்கப்பட்ட/ தொழில் நுட்ப அனுமதி வழங்கப்பட்ட தொகை. (2) (ரூபாய் இலட்சத்தில்)	தற்போதைய நிலை (3)
17 பாபநாசத்திற்கு மேற்கே சுந்தரப்பெருமாள் கோயிலுக்கருகில் சென்னை-கும்பகோணம்-தஞ்சாவூர் சாலையில் 279/8 கிலோ மீட்டரில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.	20.00	பொதுவான நேர்பாடு பற்றிய செயற்குறிப்பு இரயில் வேக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது. அவர்கள் இசைவு எதிர் பார்க்கப்படுகின்றது. மதிப் பீடு தயாரிக்கப்பட்டு வருகின்றது.
18 சென்னை—கும்பகோணம்-தஞ்சாவூர் சாலையில் (பாபநாசத்திற்கு அருகில்) 282/4 கிலோ மீட் டரில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.	20.00	பொதுவான நேர்பாடு பற்றிய செயற்குறிப்பு இரயில்வேக்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது. அவர் கள் இசைவு எதிர்பார்க்கப் படுகிறது. மதிப்பீடு தயா ரிக்கப்பட்டு வருகிறது.
19 தூத்துக்குடி-திருநெல்வேலி-செங்கோட்டை-கொல்லம் சாலையில் 97/8 கிலோ மீட்டரில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.	15.00	ஆய்வு நடைபெற்றுக் கொண் டிருக்கின்றது.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

20	வேலூர் எல்லைக்குள் இராணிப்பேட்டை-கிருஷ்ணகிரி சாலையில் 116/8-10 கிலோ மீட்டரில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.	50.00	ஆய்வு நடைபெற்றுக் கொண்டு இருக்கின்றது.
21	திருச்சி-நாமக்கல் சாலையில் பிச்சாண்டார் கோவிலுக்கருகில் மேம்பாலம் கட்டுதல்.	15.00	கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ள மேம் பாலத்துடன் இதை இணைக்க அந்த இடத்தி லுள்ள நெடுஞ்சாலையில் அண்மையில் இருப்புப் பாதைக் கடவுக்குப் பதி லாக அங்கு புறவழிச்சாலை அமைக்கத் திட்டமிடப்பட் டுள்ளது.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1979 ஏப்ரல் 16

பெருநகர சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

(ஒருங்கிணைந்த நகர வளர்ச்சித் திட்டம்,)

1978-79-ம் ஆண்டு திருத்த மதிப்பீட்டின்படி பெரு நகர சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்கு 11.71 இலட்சம் ரூபாயும், ஒருங்கிணைந்த நகர வளர்ச்சித் திட்டத்துக்கு 126.50 இலட்சம் ரூபாயும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன. 1979-80-ம் ஆண்டு வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் பெருநகரச் சாலைப் பணிகளுக்கு 33.07 இலட்சம் ஒருங்கிணைந்த நகர வளர்ச்சித் திட்டத்திற்கு 87.82 இலட்சம் ரூபாயும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது

இத்திட்டத்தின் கீழ் சென்னை நகரத்தில் கீழ்க்காணும் பாலம், சாலைப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன :—

வரிசை எண்ணும் பணியின் பெயரும்.	செலவு மதிப்பீடு.
(1)	(2)
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.
எஞ்சிய பணிகள்.	
1 (அ) தினத்தந்தி அலுவலகத்திலிருந்து இந்திய முறை மருத்துவக் கல்லூரி வரை பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையை அகலப்படுத்துதல். (நிலம் கையகப்படுத்துதல் மட்டும்.) ..	4·32
(ஆ) இந்திய முறை மருத்துவக் கல்லூரியிலிருந்து புதிய ஆவடிச் சாலை சந்திப்பு வரை பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையை அகலப்படுத்துதல் (நிலம் கையகப்படுத்துதல் மட்டும்.)	6.45
2 மறைமலையடிகள் பாலம் இரும்புலியூர் சாலையையும் சென்னை-மகாபலிபுரம் சாலையையும் இணைத்து சாலை அமைத்தல். தரமணி, வேளச்சேரி, தாம்பரம் ஆகிய இடங்களில் புறச்சாலை அமைத்தல்	5.50
3 அண்ணா சாலையில் சாந்தி திரைப்பட அரங்கத்திற்கு அருகில் பாதசாரிகளுக்கான சுரங்கப் பாதை அமைத்தல்	13.86
4 அண்ணா சாலையில் ஆயிரம் விளக்கு அருகில் பாதசாரிகளுக்கான சுரங்கல் பாதை அமைத்தல்	12.08

1979 ஏப்ரல் 16]

வரிசை எண்ணும் பணியின் பெயரும்.	செலவு. மதிப்பீடு.
(1)	(2)
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்;)
5 திருவொற்றியூர் பொன்னேரி பஞ்சட்டி சாலையில் 4/1 கி.மீட்டரில் பாலம் கட்டுதல் ..	3·40
6 சென்னை-கல்கத்தா சாலையை மேம்படுத்துதல் (தேசீய நெடுஞ்சாலை எண்.5)	6·60
7 கோட்டூர்புரத்திற்கு அருகில் டர்ன்புல்ஸ் சாலையையும் பொறியியல் கல்லூரியையும் இணைத்து அடையாற்றின் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல்	45·18
8 அடையாறு புற்றுநோய் மருத்துவமனைக்கு அருகில் பக்கிங்காம் கால்வாய்க்கு குறுக்கே உள்ள பாலத்தை அகலப்படுத்துதல். ..	8·00
9 இராமகிருஷ்ணா மடம் சாலையில் பக்கிங்காம் கால்வாய்க்கு குறுக்கே உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்	19·62
1977-78-ஆம் ஆண்டில் அனுமதி அளிக்கப்பட்ட புதிய பணிகள்.	
10 தேசீய நெடுஞ்சாலைக்கு அமைக்கக் கருதியுள்ள புறவழிச்சாலைக்காக வடக்கு பெருஞ்சாலைக்கும், திருவொற்றியூர்—பொன்னேரி— பஞ்செட்டி சாலைக்கும் இடையில் இணைப்புச் சாலை அமைப்பதற்கு நிலம் கையகப்படுத்துதல்	8·50
11 தெற்குப் பெருஞ்சாலைக்கும், மாமல்லபுரம் சாலைக்கும் இடையில் தேசீய நெடுஞ்சாலையின் புறவழிச்சாலையைக் கிழக்கு நோக்கி விரிவுபடுத்துவதற்கு நிலம் கையகப்படுத்துதல் ..	27·00
12 மத்திய புகைவண்டி நிலையத்திற்கு அருகில் பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையில் பக்கிங்காம் கால்வாய்க்கு குறுக்கே உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்	15·50

[1979 ஏப்ரல் 16

1978-79-ம் ஆண்டில் ஒருங்கிணைந்த நகர வளர்ச்சித் திட்டத்தின் கீழ் 120.25 இலட்சம் ரூபாய் செலவிலான கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள ஏழு புதிய பணிகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது:—

வரிசை எண்ணும் பணியின் பெயரும்.	செலவு மதிப்பீடு. (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
(1)	(2)
1 மத்தியப் புகைவண்டி நிலையத்திலிருந்து புதிய ஆவடிச் சாலை வரை பூவிலிருந்தவல்லி நெடுஞ் சாலையை மேம்படுத்துதல்	16·30
2 மறைமலை அடிகள் பாலம்-இரும்புலியூர் சாலையில் 50 கி.மீ. தூரத்திறகும் சென்னை-தரமணி வழியாக மகாபலிபுரம் சாலையில் 13/4 கி.மீட்டருக்கும் இடையில் இணைப்புச் சாலை அமைத்தலும் வேளச்சேரி நகருக்குப் புறவழிச்சாலை அமைத்தலும்	30·00
3 45-வது தேசிய நெடுஞ்சாலையில் 11/7 முதல் 15/4 கி. மீ. வரை (நகர எல்லையிலிருந்து விமான நிலையம் வரை) சாலையை மேம் படுத்துதல்	12·30
4 அண்ணா நகர் பிரதான சாலைச் சந்திப்பிலிருந்து உள்வளைவுச் சாலை சந்திப்புவரை புதிய ஆவடிச் சாலையை மேம்படுத்துதல்.	18·65
5 திருவொற்றியூர்-பொன்னேரி-பஞ்செட்டி சாலையில் முறையே 5/2 கி.மீ., 7/4, கி.மீ., 7/10 கி.மீ. தொலைவில் மூன்று பாலங்கள் கட்டுதல்	10.50
6 வடக்குப் பெருஞ்சாலையில் 6/8-9 கி. மீட்டரில் உள்ள பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	30·00
7 அண்ணா நகரையும், அம்பத்தூர் தொழிற் பேட்டையையும் இணைத்துச் சாலை அமைத்தல்	2·50
மொத்தம் ..	120·25

[1979 ஏப்ரல் 16]

உலக வங்கித் திட்டத்தின் கீழ் நிறைவேற்றப்படும் சென்னை நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம்.

1978–79-ம் ஆண்டிற்கான திருத்த மதிப்பீடு 250.00 இலட்சம் ரூபாய் ஆகும். 1979-80-ம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 320.00 இலட்சம் ரூபாய் ஆகும். சென்னை மாநகரில் உள்ள ஒரு சில முக்கிய சாலைகளை மேம்படுத்துவதற்கும், 1,177 கி.மீ. தூரத்திற்கு உள்வட்ட சாலையை அமைப்பதற்கும், மாநகராட்சிப் பகுதிகளில் ஒரு சில பணிகளை மேம்படுத்துவதற்கும், 7.18 கோடி ரூபாய் அளவிற்கு உலக வங்கியின் உதவி கோரப்பட்டுள்ளது. முக்கியச் சாலைகளின் கீழ் உள்ள பணிகளுக்காகும் செலவு 4·00 கோடி ரூபாய் ஆகும். மாநகராட்சிப் பகுதிகளில் உள்ள பணிகளுக்காகும் செலவு ரூ.3.18 கோடி ரூபாய் ஆகும்.

''இந்து'' பத்திரிகை அலுவலகத்திற்கு அருகிலும், பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையில் கீழ்பாக்கம் மருத்துவ மனைக்கு எதிரேயும், சுரங்கப் பாதைகளை அமைக்கும் பணி முடிக்கப்பட்டுள்ளது. வால்டாக்ஸ் சாலையில் சென்ட்ரல் ரயில்வே நிலையத்திற்கு அருகிலும், வடக்குக் கடற்கரை சாலையில் கடற்கரை ரயில் நிலையத்திற்கு எதிரேயும், அண்ணா சாலையில் சஃபையர் திரையரங்குக்கு அருகிலும், சைதாப்பேட்டை ஆசிரியர் பயிற்சிக் கல்லூரிக்கு அருகிலும் சுரங்கப் பாதை நான்கைக் கட்டும் பணிகளும் தற்போது முடிக்கப்பட்டு போக்குவரத்திற்கு திறந்துவிடப்பட்டது. அண்ணா சாலை பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலை ஆகியவற்றில் கால்நடையாகச் செல்வோருக்கும், சைக்கிளில் செல்வோருக்கும் உரிய வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கவும், மேம்பாடுகளைச் செய்வதற்குமான பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. கீழ்பாக்கம் தோட்ட சாலை, டிமெல்லோ சாலை, பிரகாசம் முதலி சாலை, வெங்கட நாராயணா சாலை, விஜயராகவாச்சாரி சாலை ஆகியவற்றில் 5 சிறு பாலங்களைக் கட்டும் பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. பிரகாசம் சாலை, மாலை அங்காடிச் சாலை, ஆடம்ஸ் சாலை ஆகியவற்றில் போக்குவரத்து அடையாள விளக்குகளை அமைக்கும் பணி நிறைவேற்றப்பட்டுள்ளன. காண்ட்ஸ் சாலையில் உள்ள பாலத்தை 20 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் புதுப்பித்துக் கட்டும் பணி நடைபெற்று வருகிறது. நெல்சன் மாணிக்க முதலியார் சாலையிலும், கோயம்பேடுக் கருகில் கூவம் ஆற்றுக்கு குறுக்கேயும், உயர் மட்டப் பாலம் கட்டும் பணி விரைவில் எடுத்துக் கொள்ளப்படவிருக்கிறது. அண்ணா சாலையில் எல்.ஐ.சி. கட்டிடத்திற்கு அருகேயும், கிண்டி இரயில் நிலையத்திற்கு அருகேயும், தொற்றுநோய் (I.D.Hospital) மருத்துவ மனைக்கு அருகேயும், சுரங்கப்பாதைகளை அமைக்கும் பணியை விரைவில் எடுத்துக் கொள்ளக் கருதப்பட்டுள்ளது.

நிழல் தரும் மரங்கள்.

1978-79-ம் ஆண்டிற்கான திருத்த மதிப்பீடு 6 இலட்சம் ரூபாய் ஆகும். 1979–80-ம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 36 இலட்சம் ரூபாய் ஆகும். சாலைகளைப் பயன்படுத்துவோர் இளைப்பாறுவதற்கு வகை செய்வதற்கும், சாலையை அழகு படுத்துவதற்கும் வேண்டி நீண்ட சாலை வழியில் இரு மருங்கும் நிழல் தரும் மரங்களை நடுவதற்கு தீவிர நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. இவற்றிற்கு மேலாக அம்மரங்களிலிருந்து கிடைக்கும் பொருட்கள், விறகுகள் ஆகியவற்றின் மூலம் அரசுக்கு வருவாயும் கிடைக்கிறது.

மேற்கு மலைத் தொடர் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

1978–79-ம் ஆண்டிற்கான திருத்த மதிப்பீடு 2.10 இலட்சம் ரூபாய் ஆகும். 1979–80-ம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 0.01 இலட்சம் ரூபாய் ஆகும்.

இத்திட்டத்தின் கீழ் 15 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட மதுரை மாவட்டத்தில் உள்ள சிறுமலை மலைச் சாலையை மேம்படுத்தும் பணி 1978-79-ம் ஆண்டில் முடிக்கப் பட்டுள்ளது.

பின்வரும் புதிய பணிகளுக்கு 1978-79-ம் ஆண்டில் ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது :—

பணியின் பெயர்.	செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்).
(1)	(2)
1 கோடைக்கானல் சாலையிலிருந்து வெள்ளைக் காவி சாலை வரையில் உள்ள சாலையை ஜீப் செல்லும் சாலையாக அமைத்தல் ..	6.75
2 கும்பக் கரையிலிருந்து வெள்ளக்காவி வரையில் ஜீப் செல்லும் சாலையாக அமைத்தல் ..	15·00
3 தர்மாத்துப் பட்டியிலிருந்து ஆடலூர் வரை சாலை போடுதல்	35·00
4 பெரியகுளத்திலிருந்து அடுக்கம் வரை சாலை போடுதல்	15·00

1979 ஏப்ரல் 16]

மலைவாழ் பகுதி சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

1978-79-ம் ஆண்டிற்குரிய திருத்த மதிப்பீடு 32.4 இலட்சம் ரூபாய் ஆகும். 1979-80-ம் ஆண்டிற்குரிய வரவு—செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூ. 7.35 இலட்சம் ரூபாய் ஆகும்.

100 இலட்சம் ரூபாய் செலவாகும் 21 பணிகளுக்கு 3 கட்டங்களில் ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டு, அவை முடிவுறும் தருவாயில் உள்ளன. 1977-78-ம் ஆண்டில் ஒப்புதல் வழங்கப்பட்ட 21.11 இலட்சம் ரூபாய் செலவிலான 7 பணிகள் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன.

இத்திட்டத்தின் கீழ் 9.35 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் பின்வரும் மூன்று பணிகளுக்கு 1978-79-இல் ஒப்புதல் வழங்கப் பட்டது :—

பணியின் பெயர்.	செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
(1)	(2)
1 கெட்டிக் கோம்பையிலிருந்து புதியங்கிக் கிராமம் வரையில் 3/8 கி.மீ.லிருந்து 5/6 கி.மீ. வரையில் உள்ள சாலையை மேம் படுத்துதல்.	2·50
2 இத்தலாறு-பொம்பை சாலையை மேம் படுத்துதல்.	3·60
3 உதகமண்டலத்தில் உள்ள கொக்கல் தோரை ஆற்றுக்கு குறுக்கே பாலம் கட்டுதல் ..	3·25
மொத்தம் ..	9·35

கிராமச் சாலைகளையும், மற்றும் சீர்பருவச் சாலை களையும் அமைக்கும் திட்டம்.

கிராமச் சாலைகளையும், சீர்பருவச் சாலைகளையும் அமைப்பதற்காக, 1978-79 ஆம் ஆண்டிற்குரிய திருத்த மதிப் பீட்டில் 300 இலட்சம் ரூபாயும், 1979-80 ஆம் ஆண்டிற்குரிய வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் 300 இலட்சம் ரூபாயும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

[1979 ஏப்ரல் 16

கிராமப் பகுதிகளுக்கு சாலை வசதிகளை ஏற்படுத்தித் தருவதே கிராம பகுதிகள் சாலைத் திட்டம், மற்றும் சீர் பருவச் சாலைத் திட்டம் ஆகியவற்றின் நோக்கமாகும். 1500-ம் அதற்கு மேற்பட்டும் உள்ள மக்கள் தொகையைக் கொண்ட கிராமங்களை அருகிலுள்ள எல்லாப் பருவ காலங்களுக்கும் ஏற்ற முக்கிய சாலைகளோடு இணைப்பதற்கு கிராமப் பகுதிகள் சாலைத்திட்டம் 1972—73 இல் கொண்டு வரப்பட்டது. 1977—78 ஆம் ஆண்டு வரையில் மொத்தம் 3,356 கி. மீ. தொலைவுள்ள சாலையை அமைக்கும் பணி மேற்கொள்ளப் பட்டு (புதிதாகச் சாலையை அமைத்தல் இருக்கின்ற சாலைகளுக்கு மேம்பாடுகளைச் செய்தல்) முடிக்கப்பட்டுள்ளது. இதனுல் 2791 கிராமங்கள் பயனடைந்துள்ளன. இதற்கான மதிப்பீட்டுச் செலவு 17 கோடி ரூபாய் ஆகும். இச்சாலைகள் போட்டு முடிக்கப்பட்ட பிறகு, இவற்றைப் பராமரிப்பதற்காக அரசுச் சாலைகளாக அவை எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன.

போக்குவரத்து வசதிகள் இல்லாத கிராமங்களுக்கு அக் கிராமங்களில் எவ்வளவு மக்கள் தொகை இருந்தாலும் சரி, அதனைக் கருதிப் பாராது, சரளைக் கல் பரப்பிய சாலைகளைபோடும் நோக்கத்துடன், சீர்பருவ சாலைகளை அமைக்கும் திட்டம் 1974–75-ல் கொண்டுவரப்பட்டது. 1977–78 ஆம் ஆண்டு வரையில் மொத்தம் 4,525 கி.மீ. தூரமுள்ள சாலைகள் போடப்பட்டன. இதனால், 4,120 கிராமங்கள் பயனடைந்தன. இதற்கான செலவு 5.28 கோடி ரூபாய் ஆகும். இத்திட்டத்தின் கீழ் அமைக்கப்பட்ட சரளைக் கல் பரப்பிய சாலைகள் மழைக் காலங்களில் அடித்துச் செல்லப்படுவதற்கு உரியதாகையால் இவற்றிற்கு 1977-78 ஆம் ஆண்டிலிருந்து கப்பி பரப்பப்பட்டது.

மத்திய அரசு பொறுப்பேற்கும் கிராமப்பகுதிகள் இணைப்புச் சாலைகள் திட்டம்.

இத்திட்டம், கடற்கரைப் பகுதிகளுக்கும், பின்தங்கிய பகுதிகளுக்கும் உரியதாகும். உற்பத்தி வளத்தைக் கொண்டுள்ள (தனியாக அல்லது கூட்டாக) சுமார் 1,500 மக்கள் தொகையை கொண்ட கிராமங்களை 5 கி.மீ. நீளத்திற்கு மேற்படாத இணைப்புச் சாலைகள் மூலம் இணைப்பதே இத்திட்டத்தின் நோக்கமாகும். உள்ளாட்சி மன்றங்கள் அதாவது ஊராட்சி ஒன்றியங்கள், ஊராட்சிகள் இத்திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்காக தங்களால் இயன்ற பொருளுதவியைச் செய்யுமாறு கேட்கப்பட்டுள்ளன. இச்சாலைகளை அமைப்பதற்கு தேவையான நிலத்தை கையகப்படுத்துவதற்கான செலவையும், மண்வெட்டும் பணிக்கான செலவையும் இந்த உள்ளாட்சி மன்றங்கள் ஏற்க வேண்டுமென்று எதிர்பார்க்கப் படுகின்றன.

TRUTH ALONE TRIUMPHS

1979 ஏப்ரல் 16]

இத்திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதற்காகத் தமிழ்நாட்டிற்கு இதுவரை 71 இலட்சம் ரூபாய் மத்திய அரசு ஒதுக்கியுள்ளது. 1977-78-ம் ஆண்டில் 33.66 இலட்சம் ரூபாய் செலவு ஏற்பட்டது. மொத்தம் 137 கி.மீ. தூரமுள்ள சாலையைப் போடுவதற்கு இத்திட்டத்தின்கீழ் ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டது. அப்பணிகள் அனைத்தும் நடப்பு ஆண்டில் பெரும்பாலும் முடிக்கப்பட்டுள்ளன.

மலைவாழ் பழங்குடியினர் நலனுக்குரிய துணைத்திட்டம்.

மலைவாழ் பழங்குடியினர் நலனுக்குரிய துணைத்திட்டத்திற்கு 1978-79 ஆம் ஆண்டிற்குரிய திருத்த மதிப்பீடு 32.34 இலட்சம் ரூபாயாகும், 1979-80 ஆம் ஆண்டிற்குரிய வரவு செலவு திட்ட மதிப்பீடு 39.70 இலட்சம் ரூபாய் ஆகும்.

இத்திட்டம் மலைவாழ் பழங்குடியினர் ஒருங்கிணைந்த மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் வருகின்றது. இதில் போக்கு வரத்தும் ஒன்றாகும். சமவெளிகளிலுள்ள மக்களோடு தொடர்பு கொள்ள மலைப்பகுதிகளில் உள்ள மலைவாழ் பழங்குடியின ருக்கு வசதி செய்து கொடுப்பதே இத்திட்டத்தின் நோக்க மாகும். ஐந்து மாவட்டங்களில் அதாவது தென் ஆர்க்காடு, வட ஆர்க்காடு, சேலம், தர்மபுரி, திருச்சி ஆகிய இந்த ஐந்து மாவட்டங்களில் உள்ள மலைவாழ் பழங்குடியினர் வாழும் ஒன்பது பகுதிகளுக்குச் சாலை வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கும் பொருட்டு 209.25 இலட்சம் ரூபாய் செலவிலான 171.10 கிலோ மீட்டர் தூரம் உடைய 12 பணிகளுக்குரிய பெருந்திட்டம் ஒன்றுக்கு 1978 -ஜூலையில் ஒப்புதல் வழங்கப் பட்டுள்ளது இத்திட்டம் ஐந்தாண்டு கால அளவில் அதாவது, 1978-83-ல் நிறைவேற்றி முடிக்கப்படும்.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தொடர் எண்ணும் பழங்குடியினர் வாழும் பகுதிகளும்.	பணியின் பெயர்.	சாலை நீளம். (கிலோ மீட்டர்களில்,)	செலவு. (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
(1)	(2)	(3)	(4)
1 பச்சைமலை மலைப்பகுதி (சேலம் மாவட்டம்).	ஓடைக்காடு புதூரிலிருந்து செங்காட்டுப் பட்டிவரை சாலை அமைத்தல்	10.20	20.00
2 ஜவ்வாது மலைப்பகுதி (வட ஆர்க்காடு மாவட்டம்).	நாட்டறாம்பள்ளியிலிருந்து புதூர் நாடு வரையில் உள்ள சாலையை மேம்படுத்துதல்.	14.30	40.00
3 ஆராமுது மலை (சேலம் மாவட்டம்	வெல்லம்பட்டியிலிருந்து ஆராமுதுமலை வரையில் சாலை அமைத்தல், மேம்பாடு செய்தல் ..	12.00	17.40
4 சித்தேரி மலைப்பகுதி (தர்மபுரி மாவட்டம்),	கரூரிலிருந்து சித்தேரி-கலசப்பாடி வரையில் (வழி) வலையாறு, செங்கம்பட்டி உள்ள சாலைக்கு மேம்பாடு செய்தல் ..	25.60	25.50
5 கொல்லி மலைப் பகுதி (சேலம் மாவட்டம்).	(1) திண்ணனூர் - வெள்ளப்பூர் சாலைக்கு மேம்பாடு செய்தல் ..	27.00	24.00
	(2) சாலக்காடியிலிருந்து குழிவளவு வரையிலுள்ள சாலைக்கு மேம்பாடு செய்தல்	6.80	5.80
	(3) குழி வளவு—ஓத்தக்குடை சாலைக்கு மேம்பாடுகள் செய்தல்	23.20	26.20

6 ஏற்காடு மலைப் பகுதி (சேலம் மாவட்டம்).	(1) கொட்டாச்சோடு குப்பம் சாலையில் 6 கி. மீ. லிருந்து 10.50 கி. மீ. வரையில் மேம்பாடு செய்தல் (இப்பகுதியி லுள்ள சமுதாய வளர்ச் சிப்பணிகளும் 0/0 முதல் 6/0 வரையிலுள்ள பகுதியில் செய்யப்படும் மேம்பாடுகளும் அடங்கும்).	4.60	6.71
	(2) பட்டிபாடியிலிருந்து வேலூர் சாலை வரையில் உள்ள சாலைக்கு மேம்பாடு செய்தல்	6.60	8.64
7 கல்ராயன் மலைப்பகுதி (தென் ஆர்க்காடு மாவட்டம்)	பொனிகத்திலிருந்து கப்பியாறு வரை சாலை அமைத்தல் ..	22.00	27.00
8 பச்சைமலை மலைப்பகுதி திருச்சி மாவட்டம்).	(1) சோபனாபுரம் உச்சியிலிருந்து செங்காட்டுப்பட்டி வரையில் உள்ள சாலைக்கு (தாம்போகி உள்பட) மேம்பாடு செய்தல் ..	15.20	6.60
	(2) செங்காட்டுப்பட்டி-மூலக்கோடு சாலைக்கு மேம்பாடு செய்தல்	3.60	1.40
	மொத்தம் ..	171.10	209.25

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இதோடு, 1976-ல் ஒப்புதல் வழங்கப்பட்ட கல்ராயன் மலைப்பகுதியில் உள்ள சாலைப் பணிகள், தென் ஆர்க்காடு மாவட்டத்திலுள்ள சாலைப் பணிகள். சேலம் மாவட்டத்திலுள்ள சாலைப்பணிகள் ஆகிய இம்மூன்று சாலைப்பணிகளும் முடிவுறும் தறுவாயில் இருந்தன.

கரும்புச்சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் :

தமிழ்நாட்டில் 17 சர்க்கரை ஆலைகள் உள்ளன. புதுச்சேரியில் ஒரு சர்க்கரை ஆலை உள்ளது. 1977-78-ம் ஆண்டு இறுதியில் 260 கி.மீ. தூரமுள்ள சாலைப்பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. இச்சாலைகள் தறபோது கரும்பு செஸ் வரி நிதியைக்கொண்டு நெடுஞ்சாலைத் துறையால் பராமரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. இத்திட்டத்தின் கீழ் 85 சாலைப் பணிகள் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன. இத்திட்டத்திற்கு நடப்பு ஆண்டில் மூலப் பணிகளுக்காக 110 இலட்சம் ரூபாயும், பராமரிப்புக்காக 15 இலட்சம் ரூபாயும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்திற்கு 1979-80-ம் ஆண்டிற்குரிய நிதி ஒதுக்கீடு 150 இலட்சம் ரூபாய் ஆகும்.

ஆய்வுப் பிரிவு :

தேசீய நெடுஞ்சாலைகள் நீங்கலாக, இம்மாநிலத்திலுள்ள பாலப்பணிகள் மற்றும் முக்கியமான சாலைப்பணிகள் அனைத்தும் தொடக்க நிலையிலேயே விரிவாக ஆய்வு செய்யப்பட்டு, இவை குறித்து உரிய முறையில் வடிவமைப்பதற்கும், மதிப்பீடுகளைத் தயாரிப்பதற்கும் இயலும் வண்ணம், தல விவரங்கள் இப்பிரிவால் சேகரிக்கப்படுகின்றன. அத்துடன் தொழில்துறை, மீன்துறை, வேளாண்மைத்துறை, உள்ளாட்சி மன்றங்கள் முதலியவை போன்ற அரசின் ஏனைய உறைப்பணிகள் குறித்து ஆய்வு செய்து திட்டங்கள் மதிப்பீடுகளைத் தயாரிக்கும் பணியையும் இப்பிரிவு மேற்கொள்கிறது.

வடிவமைப்புப் பிரிவு :

பெரும் பாலங்கள், நவீன தொழில் நுட்ப உத்திகள் அமைந்த மேம்பாலங்கள், சுரங்கப் பாதைகள். நீண்ட இடைவெளியுள்ள முன்னரே அழுத்தப்பட்ட கான்கிரீட் கட்டுமானங்கள் ஆகியவற்றிற்குரிய வடிவமைப்புகளை குறைந்த செலவில் நிறைந்த எழிலுடன் நவீன முறையில் தயாரிக்கும் பணிகளை இந்தப் பிரிவு பெரும்பாலும் மேற்கொண்டு வருகிறது. மேலும் தற்போதுள்ள சாலைகளில் உறுதி குறைந்த வலுவற்ற கட்டுமானங்களைக் கண்டறிந்து அவற்றின் குறைபாடுகளை நீக்குவதற்கான செயற்குறிப்புகளைத் தயாரிக்கும் பணிகளையும் இப்பிரிவு மேற்கொண்டு ருகிறது.

1979 ஏப்ரல் 16]

போக்குவரத்துப் பிரிவு ;

எல்லா வசதிகளும் நிறைந்த போக்குவரத்துப் பொறியியல் வட்டம் ஒன்று 1977-78-ல் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. நெடுஞ்சாலைத் துறையில் மக்கள் போக்குவரத்து, சரக்குப் போக்குவரத்து பணிகளை மேலும் சிறந்த முறையில் ஆற்றவும் அத்துடன் இம்மாநிலத்திலுள்ள போக்குவரத்துப் பிரச்சினைகளைத் தீர்ப்பதிலும், நெடுஞ்சாலைத் துறைக்கு இந்த வட்டம் உதவி செய்யும். இந்த வட்டம் ஏற்படுத்தப்பட்ட பிறகு பாதுகாப்பான, ஒழுங்கான போக்குவரத்து வசதியை முன்னிட்டு அண்ணாசாலையிலுள்ள அண்ணா சிலையின் சந்திப்பில் '' தானியங்கிப் போக்குவரத்து அடையாள எச்சரிக்கை கட்டுப்பாட்டு விளக்குகள் கருவி '' ஒன்று நிறுவப்பட்டுள்ளது. இம்மாநிலத்திலுள்ள ஏனைய முக்கிய சாலைச் சந்திப்புகள் அனைத்திலும், இந்த வசதி ஏற்படுத்தப்படவிருக்கிறது.

தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் :

தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பிரிவு 1971-ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர்ல் ஏற்படுத்தப்பட்டு, தனித்தலைமைப் பொறியாளர் ஒருவரின் கீழ் செயல்பட்டு வருகிறது. தேசிய நெடுஞ்சாலைத் திட்டம் மத்திய சாலை நிதித்திட்டம் ஆகியவற்றின் கீழ் வரும் பணிகளை உருவாக்குதலும் பேணுதலும் குறித்து இப்பிரிவு கவனித்து வருகிறது.

இந்தத் திட்டங்களின் கீழுள்ள பணிகள் கீழே விரிவாகக் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பணிகள் :

தமிழ் நாட்டில் உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகள், நகரப் பகுதிச் சாலைகள் ஆகியவற்றின் மொத்த நீளம் 1,865 கிலோ மீட்டர் ஆகும். தேசிய நெடுஞ்சாலைகளை உருவாக்குதலுக்கும் பேணுதலுக்கும் நிதி வசதிகளை மத்திய அரசு கொடுத்து வருகிறது. இப்பணிகள் மாநில அரசின் நெடுஞ்சாலைத் துறையால் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன.

தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் முக்கிய முதன்மைச் சாலைகளாகும். கடந்த சில ஆண்டுகளாக, மத்திய அரசு, பின்வரும் பெருந்தலைப்புகளின் கீழ் பெருமளவு மேம்பாட்டுப் பணிகளை மேற்கொண்டு செய்து வருகிறது :—

1. சாலைகளை இருவழிப்பாதைகளாக அகலப்படுத்துதல் (Two lanes).

2. தனி ஒட்டப்பாதையை இரண்டு ஒட்டப்பாதை அகலத்திற் ாற்றி அகலப்படுத்துதலும் வலுப்படுத்துதலும்.

3. தற்போதுள்ள இரண்டு ஓர நடைபாதைகளை வலுப் படுத்துதல்.

4. சாலையின் வடிவியல் கூறுகளை (Geom trics) மேம் படுத்துதல்.

5. மேல்/கீழ் பாலங்கள் கட்டுதல்.

6. புறச் சாலைகளை அமைத்தல்.

7. பெரும்-சிறு-பாலங்களைக் கட்டுதல்.

8. படுகைப்பாலங்கள் கட்டுதல்.

மத்திய அரசால் ஏற்பளிக்கப்பட்ட பணித்திட்டங்களும், அவை தேசிய நெடுஞ்சாலை (மூலப்பணிகள்) களின் கீழ் செயல் படுவதும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :

மத்திய அரசால் அனுமதிக்கப்பட்ட பணிகளின் மதிப்பு :—

	பணிகளின் எண்ணிக்கை.	(ரூபாய் இலட்சத் தில்.)
(1)	(2)	(3)
1. மூன்றாவது அய்ந்தாண்டுத் திட்டத்தின் எஞ்சிய பணிகள் ..	25	78
2. 1979 ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் 31-ம் தேதி வரையில் அனுமதிக்கப்பட்ட பணிகள் ..	581	3403
3. பாம்பன் பாலம் திட்டம் ..	1	533
மொத்தம் ..	607	401

தமிழ்நாட்டிலுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைத் துறையில் மூலப்பணிகள் குறித்து நான்காவது திட்ட காலத்தில் (1969-74) செய்யப்பட்டப் பணிகளின் மதிப்பு ரூ. 18.53 கோடியாகும். அதாவது தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பணிகளுக்கு 17.64 கோடியும், பாம்பன் பாலம் திட்டத்திற்கு ரூ. 0.89 கோடியும் ஆகும். அய்ந்தாவது திட்ட காலத்தில் (1974-75 முதல் 1977-78 வரையில்) தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பணிகளின் பொருட்டு ரூ. 14.17 கோடியும், பாம்பன் பாலம் திட்டம் குறித்து ரூ. 2·61 கோடியும் செலவு செய்யப்பட்டுள்ளது. தேசிய நெடுஞ்சாலை

1979 ஏப்ரல் 16]

மூலப் பணிகள் குறித்து ஏற்படும் செலவு ஆண்டிற்கு ஆண்டு அதிகரித்து வருகிறது என்பதை கீழேயுள்ள பட்டியலிலருந்து அறியலாம்.

ஆண்டு.	ஒதுக்கீடு.	செலவுகள்.
(1)	(2)	(3)
		(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1975-76	320.05	3,21.630
1976-77	3,55.00	3,55.05
1977-78	3,70.00	3,70.64

நான்காவது திட்டத்தின் எஞ்சிய பணிகள் அனைத்தும் முடிக்கப்பட்டன. மேலும் ரூ. 19.75 இலட்சம் மதிப்புள்ள 463 சாலைகள், பாலங்கள் ஆகியவற்றின் பணிகளும் முடிக்கப் பட்டுள்ளன. தற்போது நான்காவது திட்டப்பணிகளில் பெரும்பாலானவை முடிக்கப்பட்டன. எஞ்சிய சில பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

1978-79ல் முடிக்கப்பட்ட பணிகள், முடிக்கப்படும் என எதிர்பார்க்கப்பட்ட பணிகள் ஆகியவை அடங்கிய பட்டியல் கள் முறையே இணைப்பு 1,2-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

திட்டப் பணிகளின் நிலைமை.—24 சாலைப் பணிகள், 27 பாலங்கள் ஆகியவற்றை 1976-79 ஆம் ஆண்டு அனுமதிக் கான பணிகள் அடங்கிய பட்டியலில் மத்திய அரசு சேர்த் துள்ளது. ஒருசில பணிகளைத் தவிர, பெரும்பாலும் எல்லாப் பணிகளும் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன. மதிப்பீட்டுடன் மொத்த மதிப்பு ரூ. 573 இலட்சமாகும். கடைசி முறையாக அனுப்பப் பட்ட சில மதிப்பீடுகளுக்கு மத்திய அரசு அனுமதி அளிக்க வில்லை.

அனுமதிக்கப்பட வேண்டிய சில முக்கிய பணிகள் வரு மாறு.—

	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1. தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் அமராவதி ஆற்றின் குறுக்கே புதிய பாலம் ஒன்றுடன் கரூர் புறவழிச்சாலை அமைத்தல்.	140
2. குடகனாறு பாலத்தைப் புதுப்பித்து கட்டுதல் (தேசிய நெடுஞ்சாலை 7 கி.மீ 318/4).	17
3. தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ஏ இல் 38/6 கி.மீ. தொலைவில் புதுக்கோட்டை புறவழிச் சாலையுடன் அமைத்துள்ள பாலத்தைப் புதுப்பித்தல் (தூத்துக்குடிக்கருகில்).	25

[1979 ஏப்ரல் 16

(ரூபாய் இலட்சத்தில்)

4. தேசிய நெடுஞ்சாலை 49 இல் 10/2 கி.மீ. தொலைவில் உள்ள பாலத்துடன் சிலைமான் புறவழிச்சாலை. 15

5. தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 271/2 கி.மீ. இல் திருமணி முத்தாறு பாலம். 9

சில பணிகளை ஆறாவது அய்ந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்க்க இந்த அரசு கருதியுள்ளது. மத்திய அரசின் ஒப்புதல் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. மேற்கண்ட பணிகளைப் பற்றிய விவரம் இணைப்பு 3 இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

1977-ல் ஏற்பட்ட வெள்ளத்தின்போது தேசிய நெடுஞ்சாலைகளுக்குப் பெருத்த சேதம் ஏற்பட்டது. ஏறக்குறைய ரூ. 5.76 கோடிக்கான செயற்குறிப்புகள் மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டன. தற்காலிகச் சாலைகள் அமைப்பிற்கும் புறவழிச்சாலைகளுக்கு ஏற்பட்ட சேதங்களைச் சீரமைக்கவும் மட்டும் ரூ. 51.96 இலட்சம் தொகை மதிப்பீட்டுச் செலவிற்கு மத்திய அரசு அனுமதித்துள்ளது.

தேசிய நெடுஞ்சாலைகளைப் பராமரித்தல்:

இச்சாலைகளைப் பேணுதல் பணிக்காக 1978-79 ஆம் ஆண்டிற்கு மத்திய அரசு ரூ. 160.64 இலட்சம் வழங்கியது.

ஒதுக்கீடுகளும், செலவினங்களும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

	ஒதுக்கீடு.	1978 டிசம்பர் வரையில் ஏற்பட்ட செலவு.
	(ரூபாய்	இலட்சத்தில்.)
சாதாரணப் பராமரிப்பு ..	52.20	51.52
குறித்த காலத்துக்கொருமுறை புதுப்பித்தல்.	54.03	13.33
சிறப்புப் பராமரிப்பு	2.40	2.19
வெள்ளச் சேதப் பணி (தொடர்பவை).	51.96	35.31
வெள்ளச் சேதப் பணி (புதியவை) ..	0.05	8.22
மொத்தம் .	160.64	110.57

1978–79 ஆம் ஆண்டிற்கான திருத்திய மதிப்பீடு ரூ. 160.64 இலட்சமும், 1979–80 வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீட்டுத் தொகை ரூ. 115.06 இலட்சமும் ஆகும்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1979 ஏப்ரல் 16]

மத்திய சாலை நிதித் திட்டப் பணிகள் :—

1929-ல் மத்திய சாலை நிதி ஏற்படுத்தப்பட்டது. இந்த சாலை நிதிக்கு, மோட்டார் ஸ்பிரிட் விற்பனையில், லிட்டர் ஒன்றுக்கு 3.5 காசு வீதம் விதிக்கப்படும். இத்திட்டத்திற்கு சுங்க ஆயத்தீர்வையின் மூலம் வருவாய் கிடைக்கிறது; மொத்த வசூலில், இத்திட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்படும் பணிகளுக்காக, 80 சதவீதம் மாநில அரசுக்கு ஒதுக்கப்படுகிறது. 20 சதவீதத்தை மத்திய அரசு வைப்புத் தொகையாக வைத்து வருகிறது.

1977-லிருந்து பணிகள் குறித்த முன்னுரிமைப் பட்டியலை இந்திய அரசு மாற்றியமைத்தது. இத்திட்டத்தின் கீழ் சாலை, பாலம் அமைக்கும் பணிகளுக்கு முன்னுரிமையளிக்கப்படுவதற்குப் பதிலாக, ஆராய்ச்சித் திட்டங்களை மேற்கொள்ளுதல், பயிற்சி மற்றும் போக்குவரவு ஆய்வுக்கு, பெருமளவு முக்கியத்துவம் அளிக்கப்பட்டது.

நான்காவது திட்ட காலத்தில், இத்திட்டத்தின் கீழ் இந்திய அரசு 16 புதிய பணிகளுக்கு அனுமதியளித்தது. இந்த 16 பணிகளில் ரூ. 289.69 இலட்சம் மதிப்புள்ள 13 பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. எஞ்சிய மூன்று பணிகளில், நடப்பு ஆண்டில் இரண்டு பணிகள் முடிக்கப்பட்டுவிடும்; அய்ந்தாவது திட்ட காலத்திற்காக ரூ. 319.76 இலட்சம் மதிப்புள்ள 14 பணிகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டது. இந்த 14 பணிகளில் 2 பணிகளை விட்டுவிட வேண்டும் எனக் கருதப்பட்டது; அதே மதிப்பீட்டுச் செலவிலான ஒரு பணி மத்திய அரசின் அனுமதிக்காகப் பரிந்துரைக்கப்பட்டு அதற்கான ஒப்புதல் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் ஜவ்வாது மலை உச்சிக்கும், ஆலங்காயத்திற்கும் செல்கின்ற மலைச்சாலையை மேம்பாடு செய்யும் பணி குறித்து விவர மதிப்பீடுகள் இறுதிப்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. நடப்பு ஆண்டில் அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ள பணிகள் :—

1. ஆர். கே. பேட்டையிலிருந்து, பள்ளிப்பேட்டை சாலைக்கு செல்ல குசஸ்தலை ஆற்றின் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல்.

2. பானாவரத்திலிருந்து சேந்தமங்கலம் சாலையில் தாம் போகி அமைத்தல்.

3. சித்தாலந்தூர்-ஜாடார்பாளையம் சாலையில் தாம் போகி அமைத்தல்.

4. பெண்ணாகரம்-பெரும்பாலைச் சாலையில் பாலம் கட்டுதல்.

5. குன்னாண்டார் கோயிலிலிருந்து குப்பம்பட்டிச் சாலைக்கு மேம்பாடுகள்.

[1979 ஏப்ரல் 16

மேற்சொன்ன அனைத்துப் பணிகளும் வெவ்வேறு நிலைகளில் நடைபெற்று வருகின்றன. ஒவ்வொரு பணிக்கான நிலைமையைக் காட்டுகின்ற பட்டியல் ஒன்று இணைக்கப்பட்டுள்ளது. (இணைப்பு 4.)

நான்காவது திட்ட காலத்தில், மத்தியச் சாலை நிதி திட்டப் பணிகளுக்கு ரூ. 224.10 இலட்சம் செலவிடப்பட்டது. 1974-லிருந்து 1978 வரை, அய்ந்தாவது திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 298.61 இலட்சம் செலவிடப்பட்டது. ஆறாவது திட்டத்திற்கு மத்திய அரசு அளிக்கும் தொகை இன்னமும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இந்தப் பணிகள் குறித்த பட்டியல் விரைவில் முடிவு செய்யப்படும்,

நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம்:

மத்திய சாலை நிதியின் கீழ் நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையங்களில் சோதனைப் பாதையமைக்க ரூ. 22 இலட்சத்திற்கு மத்திய அரசு அனுமதி வழங்கியது. இந்த சோதனைப் பாதை புதிய தொழில் நுட்ப உத்திகளைப் பின்பற்றி கட்டுமானத்திற்குரிய புதிய பொருட்களைச் சோதனை இடுவதற்கும் வடிவமைப்பு குறித்த அடிப்படை விதிகளை மதிப்பீடு செய்து கணிப்பதற்கும் உரிய சோதனைக் களமாகப் பயன்படும். நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையங்களில், சோதனை வண்டிகளையும் வைத்துவர இத்திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 7 இலட்சத்திற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டது. இந்தச் சோதனை வண்டிகள் மூலம் பாலங்களின் பளுதாங்கும் திறனைச் சோதனையிடுவது எளிதாக இருக்கும். இது மொத்தம் 120 டன்கள் எடை கொண்டதாக இருக்க வேண்டும். மத்திய அரசால் நிதியுதவி அளிக்கப்பட்ட கீழ்க்காணும் ஆராய்ச்சி திட்டங்கள், ஆராய்ச்சி மற்றும் மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டன. அவையாவன:—

(1) ஆர். 1.—உள்ளூரில் கிடைக்கும் பொருட்களைப் பற்றிய ஆய்வும் மதிப்பீடும் (செலவு ரூ. 4.25 இலட்சம்) இராமநாதபுரம், தென் ஆற்காடு மாவட்டங்களில் ஆய்வுப் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

(2) ஆர். 2.—மைய அச்சில் அடுக்கடுக்காகச் சுமையேற்றிய நிலைமை குறித்த ஆய்வு (செலவு ரூபாய் 2.08 இலட்சம்), உளுந்தூர்பேட்டை, விருதுநகர் ஆகிய இரண்டு இடங்களில் ஆய்வுப் பணி முடிவடைந்து உள்ளது.

(3) ஆர். 3.—பல்வேறு வட்டாரங்களில் நெடுஞ்சாலைப் போக்குவரத்து வளர்ச்சி செலவு (ரூபாய் 1.64 இலட்சம்), உளுந்தூர்ப்பேட்டையில் ஆய்வுப் பணிகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

1979 ஏப்ரல் 16]

சாலைகள், பாலங்கள் அமைக்கும் திட்டத்தின் கீழ், வேறு சில ஆராய்ச்சித் திட்டங்களுக்கான அனுமதி, மத்திய அரசிடம் இருந்து விரைவில் கிடைக்குமென எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இதற்கான செயற்குறிப்புகளும் மத்திய அரசிற்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ளது.

(1) ஆர். 5—அடி நிலத் தன்மையை பல்வேறு நிலைகளில் மாறுபடும் ஈரக் கொள்ளளவை மதிப்பீடு செய்தல்.

(2) ஆர். 6—தற்சமயம் அமைந்துள்ள போக்குவரத்திற்கு ஈடு கொடுக்கக்கூடிய சாலையின் ஓரப் பகுதிகளை "பெங்கில் மென் பீம்" விதியின் முறையை அனுசரித்து தொய்வு வழி முறையை கண்டறிந்து, கட்டுமான திண்மை வளர்ச்சிக்கான வழிமுறை, மேலும் சாலையின் வலுவற்ற ஓரங்களுக்கு கூடுதல் மேற்பரப்பு வடிவமைப்புக்கான மதிப்பீடு செய்தல்.

(3) ஆர். 9.—களிமண் மிகுதியான பகுதிகளில் சாலை அமைத்தலுக்கான வளர்ச்சி வழி முறைகளை செய்வதற்கான மதிப்பீடு.

தஞ்சாவூர், மதுரையிலுள்ள வட்டார ஆய்வுக் கூடங்கள் :

தஞ்சாவூரிலும், மதுரையிலும் ரூ. 5 இலட்சம் செலவில் வட்டார ஆய்வுக் கூடங்களை ஏற்படுத்த மாநில அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தின் வழி காட்டுதலின் கீழ் சாலைகள், பாலங்கள் அமைக்கும் பணியை புலனாய்வு செய்வதையும், அவற்றின் தரக் கட்டுப்பாட்டை ஆய்வு செய்யும் பணியையும் இந்த ஆய்வுக் கூடங்கள் எடுத்துக் கொள்ளும்.

மாநிலச் சாலை அமைப்புக் கழகம் :

இந்த மாநிலத்தில் சாலைகள், பாலங்களுக்கான மாநில அமைப்புக் கழகத்தை ஏற்படுத்துவது தனி ஆய்வின்கீழ் உள்ளது.

இணைப்பு 1.

முடிவு பெற்ற நாள், செலவு ஆகிய விவரங்களுடன் 1978-79 ஆம் ஆண்டில் முடிவு பெற்ற பணிகள்.

சாலைப் பணிகள்.

தொடர் எண்.	பணியின் பெயர்.	வேலை எண்.	முடிவில் ஆன செலவு. (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	முடிவுபெற்ற நாள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
மதுரைக் கோட்டம்—1 :				
1.	தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 278/6 கி. மீட்டரிலிருந்து 345/2 கி.மீ. வரையில் (ஜியோமெட்ரிக்ஸ்கான) சாலை டிவு இயலுக்கேற்ப செய்த சீரமைப்புகள்.	571/MD/7	23.68	30-6—78
ஈரோடு கோட்டம் :—				
2.	தேசிய நெடுஞ்சாலை 47-ல் 45/0 கி. மீட்டரிலிருந்து 52/446 கி.மீ. வரை உள்ள சேலம்-கொச்சி சாலைக்குச் சீரமைப்புகள்.	392/MD/47	22.04	3/78
3.	பவானி-குமாரபாளையம் சாலையில் பக்கப் பாதை கட்டுதல்.	த.நா.10-47 சாலை.	22.41	1/78
4.	சேலம்-கொச்சி சாலையில் 60/0 கி. மீ.லிருந்து 75/0 கி.மீ. வரை செய்த சீரமைப்புகள்.	398/MD/47	36.61	3/78

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

5. மேற்படி 75/0 கி. மீட்டரிலிருந்து 90/0 கி.மீ. வரை.	394/MD/47	25.63	31—1—78
6. சேலம்-கொச்சி சாலையில் 90/0 கி. மீ. லிருந்து 110/0 வரை செய்த சீரமைப்புகள்.	394/MD/47	28.47	28—2—77
7. சேலம்-கொச்சி சாலையில் 110 கி.மீ.-லிருந்து 130/0 கி.மீ. வரை சீரமைப்புகள்,	395/MD/47	30.98	31—1—78
8. சேலம்-கொச்சி சாலையில் 130/0 கி.மீ.-லிருந்து 140/0 கி.மீ. வரை செய்த சீரமைப்பு.	397/MD/47	17.29	3/78.
9. சேலம்-கொச்சி சாலையில் 140/0 கி.மீ.-லிருந்து 144/0 கி. மீ. வரை சீரமைப்புகள்.	605/MD/47	3.29	28—2—78
திருநெல்வேலி கோட்டம்.—			
10. தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல், 213 கி.மீ. லிருந்து 224 கி.மீ. வரை நடைபாதையை அகலப் படுத்தி வலுப்படுத்துதல்.	562/MD/7	18.54	14—7—78
தர்மபுரி கோட்டம்.—			
இல்லை.			
வேலூர் கோட்டம்—			
11. தேசிய நெடுஞ்சாலை 46-ல் 75/0 கி.மீ.-லிருந்து 85/0 கி.மீ. வரை நடைபாதையை அகலப் படுத்தி வலுப்படுத்துதல்.	444/MD/46	12.09	8/78
12. வேலூரில் பக்கப் பாதை அமைப்பதற்காக நிலத்தைக் கையகப்படுத்தியது.	304/MD/46	10.40	8/78

தொடர் எண்.	பணியின் பெயர்.	வேலை எண்.	முடிவில் ஆன செலவு (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	முடிவு பெற்ற நாள்.
(1)	(2)	(3)	(4	(5)
சென்னை கோட்டம்—				
13.	தேசிய நெடுஞ்சாலை 4-ல் 30/0 கி.மீ.-லிருந்து 32/0 கி.மீ. வரை சாலை வடிவியலுக்கேற்ப செய்த சீரமைப்புகள்.	346/MD/4	6.94	31—5—78
14.	தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் 242/9-10 வது கி. மீட்டரில் உள்ள பாலத்திற்கு அணுகு சாலைகளை அமைத்தல்.	440/MD/45	10.47	31—5—78
இராமநாதபுரம் கோட்டம்—				
15.	தேசிய நெடுஞ்சாலை 49-ல் மதுரை—தனுஷ் கோடி சாலையில் 30.2 கி.மீ.-லிருந்து 66/0 கி.மீ. வரை, குறுகிய பாலங்களின் மறு சீரமைப்புப் பணிகள்.	812/MD/49	1.75	30—9—78
கொள்ளிடம் பாலவேலை கோட்டம்—				
16.	தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் 191/7 கி.மீ. உள்ள மேம்பாலத்திற்கு அணுகு சாலைகள் கட்டுதல்.	617/MD/45	14.60	4/7

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

சேலம் கோட்டம்—			
17. தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 161/2, 163/4, 171/4 கி. மீட்டரில் சிறிய பாலத்தின் மறு சீரமைப்பு.	த.நா.9/7 IIIE	7.21	31—8—78
மதுரை கோட்டம்—			
18. தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 405/8 கி.மீட்டரில் ஒரு சிறிய பாலம் கட்டுதல்.	608/MD/7	2.00	30—9—78
திருநெல்வேலி கோட்டம்—			
19. தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 203/0—15/0 கி. மீட்டரில் அனுமநதிக்குக் குறுக்கே சிறிய பாலம் கட்டுதல்.	447/MD/7	1.671	30—9—78
திருச்சி கோட்டம்—			
20. தேசிய நெடுஞ்சாலை 45—ல் 364/2 கி.மீட்டரில் சிறிய பாலத்திற்கு மறு சீரமைப்புப் பணி.	530/MD/45	1.48	22—8—78
	மொத்தம் ..	297.55 இலட்சம்	

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு II.

1978-79 ஆம் ஆண்டு முடியக்கூடிய நிலையில் உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலை பணிகளின் பட்டியல்.

சாலைப்பணிகள்.

தொடர் எண்ணும், பணிகளின் பெயரும். (1)	வேலை எண். (2)	செலவு மதிப்பீடு. (ரூபாய் இலட்சத்தில்.) (3)
சேலம் கோட்டம்.		
1 தேசிய நெடுஞ்சாலை 47-ல் 1/6 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 10/0 கிலோ மீட்டர் வரை உள்ள சேலம்-கொச்சி சாலைச் சீரமைப்பு.	390/MD/47	19.22
2 தேசிய நெடுஞ்சாலை 47-ல் 10/0 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 20/0 கிலோ மீட்டர்வரை உள்ள சேலம்-கொச்சி சாலைச் சீரமைப்பு.	391/MD/47	23.47
3 தேசிய நெடுஞ்சாலை 47-ல் 20 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 30 கிலோ மீட்டர் வரை உள்ள சேலம்-கொச்சி சாலையின் தரத்தை உயர்த்துதல்.	393/MD/47	24.43
4 தேசிய நெடுஞ்சாலை 47-ல் 30 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 45 கிலோ மீட்டர் வரை உள்ள சேலம்-கொச்சி சாலையின் தரத்தை உயர்த்துதல்.	389/MD/47	27.45

மதுரை கோட்டம்–1.

5	தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 78/6 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 345/2 வரையில் உள்ள நடைபாதைகளை அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்துதல்.	579/MD/7 திருத்த மதிப்பீடு.	37.96 / 66.48
6	தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 345/0 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 355/0 கிலோ மீட்டர் வரை உள்ள நடைபாதைகளை அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்துதல்.	546/MD/7 திருத்த மதிப்பீடு.	15.08 / 23.80
7	தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 355 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 375/0 கிலோ மீட்டர் வரையில் உள்ள நடைபாதைகளை அகலப் படுத்தி வலுப்படுத்துதல்.	573/MD/7 திருத்த மதிப்பீடு.	22.69 / 38.09
8	தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 418 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 426 கிலோ மீட்டர் வரை உள்ள நடைபாதைகளை அகலப் படுத்தி வலுப்படுத்துதல்.	717/MD/7	14.840 10 இலட்சமாக வரையறுக்கப் பட்டது.

ஈரோடு கோட்டம்.

9	தேசிய நெடுஞ்சாலை 47-ல் 171/0 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 182/4 வரை, அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்தல்.	770/MD/47	38·09

திருநெல்வேலி கோட்டம்.

10	தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 224 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 231/6 கிலோ மீட்டர் வரை உள்ள நடைபாதைகளை அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்தல்.	563/MD/7	10.180
11	தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 203 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 206/2 கிலோ மீட்டர் வரை சாலை வடிவியலுக்கு ஏற்பச் செய்த சீரமைப்புகள் (பணக்குறை மறு நேர்பாடு).	751/MD/7	7.032

சட்டமன்றப் பேரவை TAMILNADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

தொடர் எண்ணும், பணிகளின் பெயரும்.	வேலை எண்.	செலவு மதிப்பீடு. (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
(1)	(2)	(3)
திருநெல்வேலி கோட்டம்—தொடர்ச்சி.		
12 தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 180/6 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 183/8 கிலோ மீட்டர் வரை, வடிவியலுக்கு ஏற்பச் செய்த சீரமைப்புகள். (நாங்குநேரி மறு நேர்பாடு).	791/MD/7	11.65
தர்மபுரி கோட்டம்.		
13 மைசூர் எல்லையில் உள்ள கிருஷ்ணகிரி—சேலம் பிரிவில் தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 94 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 119 கிலோ மீட்டர் சாலையின் தரத்தை உயர்த்துதல்.	டி.என்./5/111 ஆர்.	57.87
14 மைசூர் எல்லையில் உள்ள கிருஷ்ணகிரி—சேலம் பிரிவில் தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 119/0 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 139/0 கிலோ மீட்டர்வரை சாலையில் தரத்தை உயர்த்துதல்.	டி.என்./2-7 111 ஆர்.	40.93
15 மைசூர் எல்லையில் உள்ள கிருஷ்ணகிரி—சேலம் பிரிவில் தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 139 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 160/0 கிலோ மீட்டர் வரை சாலையின் தரத்தை உயர்த்துதல்.	டி.என்./3-70	43.56

வேலூர் கோட்டம்.

16	தேசிய நெடுஞ்சாலை 46-ல் 23/0 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 31/0 கிலோ மீட்டர் வரை உள்ள நடைபாதைகளை அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்தல்.	743/MD/76	6·80
17	தேசிய நெடுஞ்சாலை 46-ல் 85/0 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 95/0 கிலோ மீட்டர் வரை உள்ள நடைபாதைகளை அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்தல்.	435/MD/46	9.15
18	தேசிய நெடுஞ்சாலை 46-ல் சிறிய பாலங்கள் கட்டுவதோடு 95/0 ஆவது கிலோ மீட்டரில் சிறிய பாலங்களுக்கு அணுகுசாலைகளையும் 95/0 கிலோ மீட்டருக்கும் 96/0 கிலோ மீட்டருக்கும் இடைப்பட்ட சாலையையும் மறுமுறை நேர்படச் சீரமைத்தல்.	443/MD/46	6.65
19	தேசிய நெடுஞ்சாலை 46-ல் 119/6 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 133/0 கிலோ மீட்டர் வரையில் உள்ள நடைபாதைகளை அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்தல்.	813/MD/46	38.85
20	தேசிய நெடுஞ்சாலை 46-ல் 133/0 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 133/8 கிலோ மீட்டர் வரை நடைபாதைகளை அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்தல்.	816/MD/46	2.17
21	தேசிய நெடுஞ்சாலை 46-ல் 23/0 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 49/0 கிலோ மீட்டர் வரையில் வலுவற்றும் குறுகலாகவும் உள்ள சிறிய பாலங்களை மீண்டும் கட்டுதல்.	455/MD/46	6.73
22	தேசிய நெடுஞ்சாலை 82/6 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 84/4 கிலோ மீட்டர் வரையில் சாலை வடிவியலுக்கு ஏற்பச் செய்த சீரமைப்புகள் (சாலையை மறுமுறை நேர்பட அமைத்தல்).	728/MD/4	4.95

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

தொடர் எண்ணும், பணிகளின் பெயரும்.	வேலை எண்.	செலவு மதிப்பீடு. (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
(1)	(2)	(3)
வேலூர் கோட்டம்—தொடர்ச்சி.		
23 தேசிய நெடுஞ்சாலை 46-ல் 120/6 ஆவது கிலோ மீட்டரில் உள்ள சிறிய பாலத்தின் மறு சீரமைப்புப்பணி.	AA/10MD/46	0.61
24 தேசிய நெடுஞ்சாலை 4—ல் 57/2 ஆவது கிலோ மீட்டரில் உள்ள சிறிய பாலத்தின் மறு சீரமைப்பு.	AA/9MD/84	0.77
25 வாணியம்பாடி பக்கப்பாதை அமைக்க நிலத்தைக் கையகப் படுத்தல்.	198/MD/46	3.60
திருச்சி கோட்டம்.		
26 தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 206/75 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 252/2 கிலோ மீட்டர் வரையில் உள்ள நடைபாதைகளை அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்தல்.	576/MD/7	48.90
27 தேசிய நெடுஞ்சாலை 7—ல் 255/0 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 278/6 வரை உள்ள நடைபாதைகளை அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்தல்.	577/MD/7	28.36
28 தேசிய நெடுஞ்சாலை 45—ல் 263/4-263/6 ஆவது கிலோ மீட்டரில் உள்ள சிறிய பாலத்திற்கு அணுகுசாலைகள் அமைத்தல்.	783/MD/45	1.86

சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

29	தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் 282/6 கிலோ மீட்டருக்கும் 283/2 கிலோ மீட்டருக்கும் இடையில் உள்ள சாலையை மறுமுறை நேர்பட அமைத்தல்.	377/MD45/747	2.10
30	தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் 370 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 381/6 வரை உள்ள நடைபாதைகளை அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்தல்.	682/MD45/45	13.86

சென்னை கோட்டம்.

31	தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் 100/0-10 கிலோ மீட்டரில் உள்ள பாலத்திற்கு அணுகுசாலை அமைத்தல்.	595/MD/45	4.12
32	தேசிய நெடுஞ்சாலை 4-ல் 35/6 ஆவது கிலோ மீட்டரில் உள்ள பாலத்தை மீண்டும் சீரமைத்தல்.	782/MD/4	1.32
33	தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் 104/6ஆவது கிலோ மீட்டரில் உள்ள பாலத்தை மீண்டும் சீரமைத்தல்.	N/45/MD/529 765	5.62
34	தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் 213/9-10 கிலோ மீட்டரில் உள்ள பாலத்தை மீண்டும் சீரமைத்தல்.	639/MD/45	7.18
35	தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் 217/4 கிலோ மீட்டரில் உள்ள பாலத்தை மீண்டும் சீரமைத்தல்.	685/MD/45	8.64
36	தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் 137/8 ஆவது கிலோ மீட்டரில் உள்ள பாலத்தை மீண்டும் சீரமைத்தல்.	513/MD/45	5.17
37	தேசிய நெடுஞ்சாலை 5-ல் 16/8-18/8 ஆவது கிலோ மீட்டரில் பக்கப் பாதைகளை சீரமைத்தல்.	572/MD/5	4.13

REPORTING SECTION

தொடர் எண்ணும், பணிகளின் பெயரும்.	வேலை எண்.	செலவு மதிப்பீடு. (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
(1)	(2)	(3)
இராமநாதபுரம் கோட்டம்.		
மூலப் பணிகள்.		
38 தேசிய நெடுஞ்சாலை 49-ல் மதுரை தனுஷ்கோடி சாலையில் 3.2 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 18.4 கிலோ மீட்டர் வரையில் உள்ள நடைபாதைகளை அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்தல்.	793/MD/49	22.87
கொள்ளிடம் கோட்டம்.		
பாலப் பணிகள்.		
39 தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் 312/0 ஆவது கிலோ மீட்டரில் உள்ள கொள்ளிடம் ஆற்றுக்கு குறுக்கே உள்ள பெரும் பாலங்களுக்கு அணுகு சாலைகள் கட்டுதல்.	634/MD/45	13.80
மதுரை கோட்டம்.		
40 தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 134/0 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 146/4 கிலோ மீட்டர் வரை உள்ள நடைபாதைகளை அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்தல்.	556/MD/7	23.49

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

சேலம் கோட்டம்.

பாலப்பணிகள்.

41	தேசிய நெடுஞ்சாலை 47-ல் 20/4ஆவது கிலோ மீட்டரில் சிறிய பாலம் கட்டுதல்.	786/MD/47	4.13
	மதுரை கோட்டம்.		
42	தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் 386/0-387/0 கிலோ மீட்டர்களில் மீண்டும் சீரமைப்பதோடு 386/4 கிலோ மீட்டரில் உள்ள சிறிய பாலங்களை மீண்டும் நேர்பட அமைத்தல்.	AA2/MD/45	5·33
43	தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் 307/8 கிலோ மீட்டரிலிருந்து 344/8 கிலோ மீட்டர் வரை குண்டுகுழி நிரப்பி சாலையை சீரமைத்தல்.	AA13/MD/7	2.14
			678.26

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு 3.

ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திற்கான சாலைகள் பற்றிய செயற்குறிப்புகளும், அவைகளின் வரிசைக் கிரமமான முக்கியத்துவம் பற்றிய விவரங்கள்.

வரிசை எண். (1)	தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். (2)	பிரிவு. (3)	மொத்த தூரம். (4) (கிலோ மீட்டரில்)	விகிதம். (5) ரூபாய் (இலட்சத்தில்)	மதிப்பீடு. (6) ரூபாய் (இலட்சத்தில்).
1	ஒருவழிப் பாதையை இருவழிப் பாதையாக விரிவாக்குவதும் மற்றும் தேவைப்பட்டால் பலப்படுத்துவதும்—				
	(1) தேசிய நெடுஞ்சாலை.	49 கி. மீ. 18.4-லிருந்து 25.6 வரை 7.2.			
	(2) தேசிய நெடுஞ்சாலை.	49 கி. மீ. 41.6—லிருந்து 45·2 வரை 3·6	49·6	3.60 (கிலோ மீட்டருக்கு.)	1,78·5
	(3) தேசிய நெடுஞ்சாலை.	49 கி. மீ. 47·2-லிருந்து 49·6 வரை 2·4·			
	(4) தேசிய நெடுஞ்சாலை.	49 கி·மீ· 113·0-லிருந்து 149·4 வரை 36·4			
2	நான்காவது திட்டக் காலத்தில் இருவழிப் பாதைகளாக விரிவுபடுத்தப்பட்ட பிரிவுகளை வலுப்படுத்துதல்—				
	(1) தேசிய நெடுஞ்சாலை.	49 கி. மீ. 25.6-லிருந்து 41·60 வரை. 16.0			

	(2) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 49 கி. மீ. 49·6—லிருந்து 113.00 வரை. 63·4 79·40	79·40	3·60 (கிலோ மீட்டருக்கு)	2,85·80
3	இருவழிப் பாதையாக அகலப்படுத்துதல், வலுப்படுத்துதல் மற்றும் நிலவடிவ அமைப்பில் மேம்பாடு செய்தல்—			
	(1) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 47ஏ கி· மீ· 4·2-லிருந்து 4·9 வரை. 40·7	40.70	4.00	1,62·80
	(2) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 49 கி· மீ· 159·8—லிருந்து 169·0 வரை. 9.2 (பாம்பன் பால அணுகு சாலையிலிருந்து இராமேஸ்வரம் வரை.)	9·20	4.00	36·80
	(3) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 7ஏ கி· மீ· 2.0—லிருந்து 4·20 வரை. 2.00 கி· மீ. 44·9-லிருந்து 51·0 வரை. 6·10	8.10	4.00	32·40
	(4) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 47 கி. மீ. 599-லிருந்து 631·2 வரை. 32·2 கி. மீ. 638·6-லிருந்து 655 வரை. 16.4	48·60	4·00	1,94.4

வரிசை எண்.	தேசிய நெடுஞ்சாலை எண்.	பிரிவு.		மொத்த தூரம்.	விகிதம்.	மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3)		(4)	(5)	(6)
				(கிலோ மீட்டரில்)	(ரூபாய் இலட்சத்தில்)	ரூபாய் (இலட் சத்தில்)
4	தற்போதுள்ள இருவழிப் பாதைகளும் அதற்கு மேலுள்ள பாதைப் பகுதிகளை வலுப்படுத்துவதும் நிலவடிவமைப்பில் மேம்பாடு செய்தல்.					
	(1) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 5	கி. மீ. 7.6-லிருந்து 13·6 வரை.	6·0			
	(2) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 4	கி. மீ. 8.0-லிருந்து 14·0 வரை.	6·0	13.0	3·0	39·0
	(3) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 45	கி. மீ. 15.0-லிருந்து 16.0 வரை.	1·0			
	(4) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 4	கி. மீ. 16·0-லிருந்து 17·8 வரை.	1·8			
	(5) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 4	கி. மீ. 24·3-லிருந்து 39.2 வரை.	14.9			
57.6	(6) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 4	கி. மீ. 41·8-லிருந்து 65·0 வரை.	27·2	57·9	3·0	4,73·[illegible]
	(7) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 4	கி. மீ. 71·0-லிருந்து 75·0 வரை.	4·0			
	(8) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 4	கி. மீ. 76.0- லிருந்து 86.0 வரை.	10.0			

(9) தேசீய நெடுஞ்சாலை. 45 கி. மீ. 27.4-லிருந்து 54·4 வரை.	27·0	193·20	3.0	51,76.6
(10) தேசீய நெடுஞ்சாலை. 45 கி. மீ. 13.8-லிருந்து 104·4 வரை	42·2			
(11) தேசீய நெடுஞ்சாலை. 45 கி. மீ. 147.0-லிருந்து 157·7 வரை	10·7			
(12) தேசீய நெடுஞ்சாலை. 45 கி. மீ. 157.7-லிருந்து 163·3 வரை	6·6			
(13) தேசீய நெடுஞ்சாலை. 45 கி. மீ. 163·3-லிருந்து 201·4 வரை. (வெள்ளார் பாலம் வரை.)	38·1			
(14) தேசீய நெடுஞ்சாலை. 45 கி. மீ. 248·0-லிருந்து 310·0 வரை.	62·0			
(15) தேசீய நெடுஞ்சாலை. 45 கி. மீ. 327.0-லிருந்து 330·6 வரை.	6·60			
(16) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 7 சேலம்—திண்டுக்கல் பிரிவு கி. மீ. 317—319 (கொடகனாறு பாலம் பகுதி தவிர).		2.0	3.0	6.0
(17) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 7 புகலூர்—கன்னேரி பால வடக்கு அணுகு சாலை கி. மீ. 278.0—278.0.		..	..	7.0
(18) தேசிய நெடுஞ்சாலை. 46 கி. மீ. 84/8ல் தாழ்வான பகுதிகளில் மக்கள் நெருக்கமான நகரங்களைச் சுற்றி மாற்று வழிப்பாதைகளை நிலையான இணைப்பாக அமைத்தல். (அ) பிரிவு IV-ல் தொடர்ச்சியாக, நான்காவது ஐந்தாண்டு திட்ட காலத்தில் நிலம் கையகப்படுத்த ஒப்பளிக்கப்பட்டது.		..	..	1.0

D II A 65—23

வரிசை எண். (1)	தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். (2)	பிரிவு. (3)	மொத்த தூரம். (4) கிலோ (மீட்டரில்)	விகிதம். (5) ரூபாய் (இலட்சத்தில்)	மதிப்பீடு. (6) ரூபாய் (இலட்சத்தில்).
(10)		தற்போதுள்ள இருவழிப் பாதைகளும் அதற்கு மேலுள்ள பாதைப்பகுதிகளை வலுப்படுத்துவதும் நில வடிவமைப்பில் மேம்பாடு செய்தலும். (1) தேசிய நெடுஞ்சாலை 4— கி.மீ. 69—71 .. 2 (2) தேசிய நெடுஞ்சாலை 4— கி.மீ. 75—76 .. 1	3	..	3.0
தேசிய நெடுஞ்சாலை.	47	கோயம்புத்தூர்	..	..	400.0
தேசிய நெடுஞ்சாலை.	7	திருநெல்வேலி	..	..	160.0
தேசிய நெடுஞ்சாலை.	46	ஒரு சாலை மேம்பாலம் உட்பட வேலூரில் மாற்றுப்பாதை.	..	..	100.0
தேசிய நெடுஞ்சாலை.	7	புகலூர்	..	..	60.00
தேசிய நெடுஞ்சாலை.	46	வாணியம்பாடி ஒரு சாலை மேம்பாலம் உட்பட.	..	..	60.00
தேசிய நெடுஞ்சாலை.	46	நில ஆர்ஜிதம் ஏற்கனவே செய்யப்பட்ட இடங்களில் மாற்றம் செய்தல்.			

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY — வாய்மையே வெல்லும் — TRUTH ALONE TRIUMPHS

தேசிய நெடுஞ்சாலை.	45	கி.மீ.83. 6மற்றும் 91.8-ல் உள்ள இரண்டு இருப்புப் பாதைக் கடவுகளை நீக்குதல்.	..	..	22.0
(சி) புதிய வகைகள்—நில ஆர்ஜிதம் மற்றும் கட்டுமான வேலைகள் தற்பொழுது கருதப்படுவது.					
(1) தேசிய நெடுஞ்சாலை	4,5	சென்னை ..	..	..	140.0
(2) தேசிய நெடுஞ்சாலை	7,47	சேலம்—தேசிய நெடுஞ்சாலை 7-ல் உள்ள சேலம்—நாமக்கல் பிரிவை தேசிய நெடுஞ்சாலை 47-ல் இணைப்பது.	..	..	109.0
(3) தேசிய நெடுஞ்சாலை	45	திருச்சி கி.மீ.327.0-வில் தே. நெ. 45-ஐ இணைக்கும் தற்போதைய மாற்றுப்பாதையின் நீட்டிப்பு.	..	..	120.0
(4) தேசிய நெடுஞ்சாலை	7,49	மதுரை	..	..	300.0
(5) தேசிய நெடுஞ்சாலை	47	நாகர்கோவில்—சுசீந்திரம் ..	..	..	200.0
(6) தேசிய நெடுஞ்சாலை	45	செங்கல்பட்டு. ஒரு இருப்புப் பாதை மேம்பாலத்துடன்.	..	..	250.0
(7) தேசிய நெடுஞ்சாலை	45	விழுப்புரம் ஒரு இருப்புப் பாதை மேம்பாலத்துடன். ..	..	..	130.0
(8) தேசிய நெடுஞ்சாலை	49	சிலைமான்	..	..	40.00
(9) தேசிய நெடுஞ்சாலை	49	திருப்பூவனம் (புதிய ஃ) ..	..	..	50.00

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

வரிசை எண். (1)	தேசிய நெடுஞ்சாலை எண் (2)	பிரிவு. (3)	மொத்த தூரம். (4) கிலோ (மீட்டரில்)	விகிதம். (5) ரூபாய் (இலட்சத்தில்)	மதிப்பீடு. (6) ரூபாய் (இலட்சத்தில்).
(10)	தேசிய நெடுஞ்சாலை 49	இராமநாதபுரம்	..	..	100.0
(11)	தேசிய நெடுஞ்சாலை 45	மதுராந்தகம்	..	..	50.0
(12)	தேசிய நெடுஞ்சாலை 47	குழித்துறை	..	..	60.0
(13)	தேசிய நெடுஞ்சாலை 47	தேசிய நெடுஞ்சாலை 47 தக்கலை	..	..	60.0
(14)	தேசிய நெடுஞ்சாலை 7	நாமக்கல்	..	..	60.0
இருப்புப்பாதைக் கடவுகளில் மேம்பாலம், கீழ்ப்பாலங்கள் அமைத்தல்.					
(1)	தேசிய நெடுஞ்சாலை 7	சமயாநல்லூருக்கு அருகே கி.மீ. 428/2.	..	..	25.0
(2)	தேசிய நெடுஞ்சாலை 45	உளுந்தூர்பேட்டை அருகே கி.மீ. 196/4-ல்.	..	..	20.0
(3)	தேசிய நெடுஞ்சாலை 45	புக்கரவாணி—குதுரைக்கு இடையில் 7/8.4/ல்	..	..	20.0
(4)	தேசிய நெடுஞ்சாலை 4	காஞ்சிபுரம் — திருமால்பூருக்கு இடையில் 72/4—6-ல்.	..	..	22.0
(5)	தேசிய நெடுஞ்சாலை 46	கி.மீ. 46/8	..	..	20.0

(6) தேசிய நெடுஞ்சாலை 46 கி.மீ. 44/4-ல்		20.0
(7) தேசிய நெடுஞ்சாலை 46 கி.மீ. 59/2		20.0
(8) தேசிய நெடுஞ்சாலை 7,45 திண்டுக்கல் — மணப்பாறைக்கு இடையில் திண்டுக்கல் மாற்றுப் பாதை.		25.0
(9) தேசிய நெடுஞ்சாலை 49 மானா மதுரை மாற்றுப்பாதை கி.மீ. 45/10-ல்.		25·0
(10) தேசிய நெடுஞ்சாலை 49 கி.மீ. 67—2 மற்றும் கி.மீ. 67.0 —68/0-ல் நில வடிவ இயல் மேம்படுத்தல்.		35.0
7. நான்கு வழிப்பாதைகளாக விரிவு படுத்தல் :—		
(1) தேசிய நெடுஞ்சாலை 45 கி.மீ. 29.2 —58.4 —29·2 (2) தேசிய நெடுஞ்சாலை 4 கி.மீ. 16.0—17.8 — 1.8 (3) தேசிய நெடுஞ்சாலை 4 கி.மீ. 23.4—39.8 —16.4	} 47.4 கிலோ மீட்டருக்கு 16.0	758.4
8. மாநில சாலைகளை தேசியநெடுஞ்சாலைகளாக உயர்த்துதல் :		
(அ) தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் தரத்திற்கு புதிய சாலைகள் அமைப்புகள் :—		
(1) கிழக்கு கடற்கரை சாலை கடலூர் வரை முதல் படிவம்.		2,000.002
(2) கன்னியாகுமரி — திருவனந்தபுரத்தை இணைக்கும் புதிய சாலை அமைப்பு.		8.00.00
	மொத்தம் ..	8,950.60 (அல்லது) 8,950 இலட்சங்கள்

ஆறாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சேர்க்கப்படவேண்டிய தேசிய நெடுஞ்சாலை.

வரிசை எண்.	தேசிய நெடுஞ் சாலை.	அமைப் பிடம் கி. மீட்டரில்.	குறுக்கிடும் நதியின் பெயர்.	பாலத்தில் உள்ள கண்களின் எண்ணிக்கை மற்றும் நீளம்.	தற்போதுள்ள கீழ் கட்டுமானத்தில் வகை.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
பிரதான பாலங்களின் பட்டியல்—					
1	4	122/4	பெண்ணையாறு.	ஒவ்வொன்றும் 120′ நீளமுள்ள 12 கண்கள்.	சீர்கல் சிமல் கூறியது செங்கல் ஆர்.சி.சி. கீறல்கள்.
					சீர்கல்.
2	7எ	12/8	தாமிரபரணி,	ஒவ்வொன்றும் 38′ நீளமுள்ள 26 கண்கள்.	
3	45	79/4	கிளோர்நதி,	36′ நீளமுள்ள 98 கண்கள்.	இறக்கைகளில் பாலத் துவங்கள் மற்றும் சார்புச் சுவர்கள் ஆர். ஆர். உள்ளடக்கியது.
					ஆர். ஆர். கல் வேலை.
4	47	604/4	குழித்துறைநதி,	55′ நீளமுள்ள 11 கண்கள்.	
சிறுபாலங்களின் பட்டியல்—					
1	5	7/6	..	1சி 3.10 மீ. 2 2.5 மீ.	..

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

பாலவேலைகளின் பட்டியல்.

மேற்கட்டு மானத்தின் நிலை.	சாலையின் அகலம்.	தற்போதைய நிலை. கீழ்க்கட்டு மானம்.	தற்போதைய நிலை. மேற்கட்டு மானம்.	இன்றைய கொள்ளளவு.	மதிப்பீடு.
(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
9' தடுப்புள்ள ஆர்.சி.சி.பாலம் பி.எஸ்.ஜே. உத்திரங்கள் மற்றும் விட்டங்கள் 6.	24'0"	வாகனங்கள் செல்லும் பொழுது பாலம் அதிர்கின்றது. பாலத்தின் மேற்பகுதியில் கீறல் மற்றும் நிலக் கீலால் நிரப்பபட்டுள்ளது.		ஐ.எஸ்.டி.	75,20,000 நீர் போக்கு நீளம் 600 மீட்டர் செயற்குறிப்பில் உள்ளது.
ஆர்.சி.சி. பாலம் 19'00'' டி விட்டம்.	19'00"	நல்லது.	நல்லது.		37.5 லட்சங்கள் நீர்போக்கு நீளம் 300 மீட்டர் செயற் குறிப்பில் உள்ளது.
செங்கல் வளைவு ஆர். 9'00" டி.சி.— 3'00" டி.எஸ்.— 2'0" சி.எச்.— 22'00"	20'6"	நல்லது.	நல்லது.	16.8 டி	121 லட்சங்கள் நீர்போக்கு நீளம் 99மீட்டர் செயற் குறிப்பில் உள்ளது.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS
REPORTING SECTION

(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
12அடி தடிப்பான ஆர்.சி.சி. பாலம் மற்றும் ஆர்.சி.சி.மேல் டிவிட்டம்.	19'00"	நல்லது.	நல்லது.		22.75 லட்சங்கள் நீர்போக்கு நீளம் செயற்குறிப்பில் உள்ளது.
எல்.எம். செங்கல் வளைவு.	5.1 மீ.	பி.எம்.பலகீனப்பட்டது. கீறல் உண்டாகியுள்ளது.	வளைவில் கீறல் உண்டாகியுள்ளது.	18 ஆர் பளு தாங்கலுக்கும் குறைவானது.	2,00,000 நீர் போக்கு நீளம் (முன் மொழியப்பட்டது) செயற்குறிப்பிலுள்ளது. 12 மீட்டர் அணுகு சாலைகள் உட்பட.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
			சேலம்–திண்டுக்கள்–மதுரைப் பிரிவு.		
2	7 219/8	..	4.7மீட்டர் நீளமுள்ள 2 கண்கள்	ஆர்.ஆர்.கல்.	
3	7 224/8	..	4.5மீட்டர் நீளமுள்ள 2 கண்கள்.	சி.சி.	
4	7 278/8	ராஜா வாய்க் கால்.	10'0" நீளம் உள்ள 2 கண்கள்.	..	
5	7 278/8	குமாரப்பாளையம்.	10'0" நீளம் உள்ள 2 கண்கள்.		
6	7 34/8	..	6'00" நீளம் உள்ள 4 கண்கள்.	ஆர் ஆர்.	
மதுரை—கன்னியாகுமரி பிரிவு					
7	7 14/2	..	6'0" நீளம் உள்ள 4 கண்கள்.	..	
8	7 115/8	..	3.1, 1.55 நீளம் உள்ள 3 கண்கள்.	சி.ஆர்.	
9	7 140/8	..	1.95, 2.40நீளமுள்ள 5 கண்கள்.	ஆர்.ஆர்.	

தமிழ்நாடு சட்டமன்ற பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
ஆர்.சி.சி. பாலம்	9.4 மீ.	சுமார்	சுமார்	70 ஆர். பளு தாங்கல்.	10மீட்டர் நீர் போக்கின் நீளம்.(முன் மொழியப்பட்டது.)
ஆர்.சி.சி.	7.5 மீ.	நன்று	நன்று	70 ஆர் பளு தாங்கலுக்கு உகந்ததல்ல.	1.25 லட்சங்கள் நீர் போக்கின் நீளம் 10 மீட்டர் (முன்மொழி யப்பட்டது.)
12' தடிப்புள்ள ஆர்.சி.சி. பாலங்கள்.	33'4" மீ	நன்று	நன்று	12 டி.	1,00,000 நீர்போக்கின் நீளம் (முன்மொழியப் பட்டது.)
12' நீளமுள்ள ஆர்.சி.சி. பாலங்கள்.	28'0"	நன்று	நன்று	12 டி.	1,00,000 நீர்போக்கின் நீளம் (முன்மொழியப் பட்டது.) 8 மீட்டர்.
10' தடிப்புள்ள ஆர்.சி.சி. பாலங்கள்.	23'6"	நன்று	நன்று	127	1,00,000 நீர்போக்கின் நீளம் 8 மீட்டர் செயற்குறிப்பில் உள்ளது.
15" தடிப்புள்ள வெட்டுக்கல்.	31'3"	நன்று	சுமார்	10.44 டி	1,00,000 நீர்போக்கின் நீளம் 8மீட்டர் செயற்குறிப்பில் உள்ளது.
ஆர்.சி.சி.	7.3மீட்டர்	சுமார்	சுமார்	18 ஆர் பளு தாங்கலுக்கு குறையாது.	1,25,000 நீர் போக்கின் நீளம் 10மீட்டர் செயற்குறிப்பில்உள்ளது.

(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
வெட்டுக்கல்	10.6 மீ.	தரக் குறைவு.	தரக் குறைவு.	18 ஆர் பளு தாங்கலுக்கும் குறையாது.	1,25,000 நீர் போக்கின் நீளம் 10மீட்டர் செயற் குறிப்பில் உள்ளது.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
10	7	144/6	..	1.2 மீ. 1.80 நீளமுள்ள 6 கண்கள்.	பி. டபிள்யு
11	7	218·6	..	2.2 எம்.எக்ஸ். 0.5 மீட்டரில் 3 கண்கள்.	ஆர். ஆர்.
12	7	219/சி	..	2.5 எம்.எக்ஸ். 1.0 மீட்டரில் 3 கண்கள்.	ஆர். ஆர்.
13	7	221/4	..	2.0, 1.4 மீட்டரில் 5 கண்கள்.	ஆர். ஆர்.
14	45	123/4	..	10.8. மீட்டருள்ள ஒரே கண்.	பி. எம்.
15	45	126/4	..	ஒவ்வொன்றும் 3.5 மீ. நீளம் உடைய 4 கண்கள்.	செங்கல் கொத்து வேலை.
16	45	156.6	..	1.8 மீ. நீளம் உடைய 4 கண்கள்.	பி. எம்.
17	45	282.8	..	21'0'' நீளமுடைய ஒரே கண்.	
18	46	75.4	..	2.5 மீ. நீளமுடைய இரு கண்கள்.	பி. டபிள்யூ.
19	46	77.2	..	6.2 மீ. நீளமுடைய ஒரே கண்.	பி. டபிள்யூ.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
ஆர்.சி.சி.பாலங்கள்.	12மீட்டர்.	தரக் குறைவு.	தரக் குறைவு.	18 ஆர் பளு தாங்கலுக்குக் குறையாது.	1,00,000 நீர் போக்கின் நீளம் 8 மீட்டர் செயற் குறிப்பில் உள்ளது.
ஆர்.சி.சி.யும் உடைத்த கற்களும்.	7.0மீ.	நல்லதில்லை.	நல்லதில்லை.	சாதாரண ஏற்றம் 18-ஐ விடக் குறைவு.	தீர்மானிக்கப் பட்டது கி.மீ.க்கு 1,00,000 எஸ். டபிள்யூ.டபிள்யூ.
·35 மீட்டர் கனமுள்ள ஆர்.சி.ஓ.	7.05 மீ.	நல்லதில்லை.	நல்லதில்லை.	சாதாரண ஏற்றம் 18-ஐ விடக் குறைவு.	தீர்மானிக்கப்பட்ட 8 மீட்டருக்கு 1, 0,000 எஸ், டபிள்யூ. டபிள்யூ.
·35 மீட்டர் கனமுள்ள ஆர்.சி.சி.	8.35 மீ	..	..	..	தீர்மானிக்கப்பட்ட 10 மீட்டரில் 1,25,000.
செங்கல் வளைவு	8·2 மீ.	வலுவுற்றது.	வலுவுற்றது.	11.67டி.	தீர்மானிக்கப்பட்ட 12 மீட்டருக்கு 15,000 எல். டபிள்யூ. டபிள்யூ.
எல். எம்மில் செங்கல் வளைவு.	5.9 மீ.	வலுவுற்றது.	வலுவுற்றது.	23.5 டி.	தீர்மானிக்கப்பட்ட 12 மீட்டரில் 1,50,000 எஸ், டபிள்யூ. டபிள்யூ.

TAMIL NADU LEGISLATIVE
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
ஆர்.சி.சி. பாலம்.	6.4மீ.	பலவீனம்.	பலவீனம்.	ஏ பிரிவு	1,00,000 நீர்போக்கு நீளம் முன்மொழியப் பட்டது (8மீ.)
செங்கல் வளைவு விட்டம் டி.எஸ். டி.சி. 11'6'' சி.எச். 0'9''.	5'6'' 18'0''	நன்று.	நன்று.	7.3 டி.	1,00,000 நீர்போக்கு நீளம் முன்மொழியப் பட்டது (8மீ.)
செங்கல் வளைவு.	6.7 மீ.	பலவீனம்.	பலவீனம்.	12டி.	1,00,000 நீர்போக்கு நீளம் முன்மொழியப் பட்டது (8மீ.)
செங்கல் வளைவு.	6.7 மீ.	பலவீனம்.	பலவீனம்.	18 ஆர். பளு தாங்கலுக்கும் குறைவு.	1,00,000 நீர்போக்கு நீளம் முன்மொழியப் பட்டது. (8 மீ.)

TAMILNADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
20	46	95/10		7.65 மீ. நீளமுடைய 5 கண்கள்.		எல்.எம்.எல். செங்கல் வேலை.
21	46	106/10		12' நீளமுள்ள 2 கண்கள்.		எல்.எம்.எல். செங்கல் வேலை.
22	46	11/24		சாய்வில் 11மீ. நீளமுடைய ஒரே கண்.		எல்.எல்.எல்.பி. டபிள்யூ.
23	47	72/4		19'0'' நீளம் உடைய மூன்று கண்கள்.		ஆர்.ஆர். கல்.
24	47	94/2		35' 2'' நீளமுடைய ஒரே கண்.		சுற்றுமுறையில் வெடியால் வெட்டப்பட்ட ஆர்.சி.சி. பலகை.
25	47	115/0		29'6'' நீளமுடைய மூன்று கண்கள். 10'6'' நீளம் உடைய ஒரே கண். மொத்த கண்கள் 4.		எல்.எம்.எல்.பி.டபிள்யூ. சிம்மால் பூச்சு வேலை.
26	47	138/2		8'0'' நீளம் உடைய 3 கண்கள்.		சி.எம்.எல். செங்கல் வேலை.
27	47	179/2		15'0'' நீளம் உடைய இரு கண்கள்.		சி.ஆர்.சி.எம்.எல். கூறியது.
28	47	170/0		18'0'' நீளம் உடைய இரு கண்கள்.		சி.எம்.எல்.சி.ஆர்.கல் மற்றும் கூறியது.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
எல்.எம்.எல். செங்கல் வளைவு.	6.6 மீ.	நன்று	நன்று	ஏஏ பிரிவு பளு தாங்கல்.	5,00,000 நீர் போக்கு நீளம். கருத்துரைக்கப் பட்டது (40 மீ.).
செங்கல் வளைவு டி.ஆர். டி.எஸ். 4சி.சி.எஸ்.	21'3'' 3'0'' 10'8'' 34''	சார்புச் சுவரில் கீறல்.	நுண்ணிய மயிரிழைக் கீறல்.		1,00,000 நீர் போக்கு நீளம். கருத்துரைக்கப் பட்டது. 8மீட்டர்.
செங்கல் வளைவு எல்.எம்.எல். குறுக்கு சாய்வு பாலம்.	6.8 மீ.	நன்று	நன்று	ஏஏ பிரிவு பளு தாங்கல்.	1,50,000 நீர்போக்கு நீளம் முன் மொழியப்பட்டது. சாய்வில்12 மி.மீ.
மாலை வளைவு மற்றும் அகலப் பகுதியில் ஆர்.சி.சி. பாலம்.	6.6 மீ.	சுமார்	சுமார்.	12 டி.	2,50,000 நீர்போக்கு நீளம் முன்மொழியப் பட்டது. 20 மீட்டர்.
ஆர்.சி.சி. பாலத்தி னால் 19 அதிகரிக்கப் பட்டுள்ளது.	..	நன்று	வழிகாட்டி வளைவு நன்று.	147	1,50,000 நீர்போக்கு நீளம் முன்மொழி யப் பட்டது. 12 மீ.
செங்கல் வளைவு டி.ஆர். 7'6'' டி.சி. 1'6'' டி.எஸ்.2'3''	18'0''	தரக் குறைவு.	பிளவில் கீறல்.	பி. பிரிவு பளு தாங்கல்.	3,75,000 நீர்போக்கு நீளம் முன்மொழியப் பட்டது. 30 மீ,

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY TRUTH ALONE TRIUMPHS

(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
12'' தடிப்பான ஆர்.சி.சி பாலம்.	24'0''	நன்று.	சுமார்.	பி. பிரிவு பளு தாங்கல்.	1,00,000 நீர்போக்கு நீளம் முன்மொழியப்பட்டது. 8 மீ.
எல்.எம்.எல். செங்கல் வளைவு டி.ஆர்.4'0'' டி.சி. 1'6'' டி.எஸ். 1'6''	22'0''	..	வளைவு பலவீனம்.	பி. பிரிவு பளு தாங்கல்.	1,25,000 நீர்போக்கு நீளம் முன்மொழியப்பட்டது. 10 மீ.
எல்.எம்.எல் செங்கல் வளைவு பி,ஆர். 4'0' டி.சி. 1'6'' டி. எஸ். 1'6'	22'		வளைவு பலவீனம்.	பி. பிரிவு பளு தாங்கல்.	1,50,000 நீர்போக்கு நீளம் முன்மொழியப்பட்டது. 12 மீ.

D II A 65—25

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
29	47	சி. எம். 638/8	பரன்கை நீர்ப்பாசன கால்வாய்.	3×2.5 மீ. உடைய இரு கண்கள்.	சி. எம். உடன் ஆர். ஆர். கல்
30	47	630/0	சிவந்திக் கால் வாய்.	2×3·3 மீட்டரில். 2 கண்கள்.	கான்கிரீட் சிமெண் டுடன் ஆர். ஆர். கொத்துவேலை.
31	47	642/4	உப்பார் ஆறு	3×1·5 மீட்டரில் 11 கண்கள்.	கான்கிரீட் சிமெண்டுடன் செங்கல் வளைவு வேலை.
32	7	99/2	தின்னபுரம் ஏரியில் கூடுதல் தண்ணீர்.	5 வரிசையுள்ள குழாய்கள் 90 கம்மோடியா நீளமுள்ள சிறு பாலம்.	ஆர். ஆர். கொத்து வேலை.
33	7	214/6	ஒரே சிறு ஒடை (ஆறு).	3·2 மீட்டரில் 1.15 மீட்டரும் பின்னால் 2 மீட்டரும் உள்ள இருபக்க கண் களும் 5-20 மீட் டருள்ள ஒரு நடுக்கண்ணும்.	ஆர். ஆர். குழாய் களும் தடுப்பு சுவர்களும்.

நான்கு வழி பாதையாக விரிவுபடுத்த திட்டமிட்டுள்ள பாலங்களின் விவரம்:—

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	4	27/5	..	நீர் போக்கு நீளம் 43 மீ.	..
2	4	31/0–I	இரண்டு கண்கள்—1 கண் அகலம்—24'0''. மற்றொரு கண் அகலம்—25'0''	சிமெண்ட் கல் கட்டு.	வலு வேற்றிய கற் கலவை பாலம் மேலும் டபிள்யூசி.
3	4	31/0–II	நீர் போக்கு நீளம் 30 மீ.		

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
ஆர்.சி.சி. பாலத்துடன் ஆர்.சி.சி. விட்டம்.	4.7 மீ	சுமார்.	சுமார்.	ஏ.பிரிவு பளு தாங்கல்.	1,00,000 நீர்போக்கு நீளம். முன்மொழியப்பட்டது. 8மீ.
ஆர்.சி.சி. மேல் தளத்துடன் கூடி ஆர்.சி.சி.விட்டம்,	4.7 மீ.	சுமார்.	சுமார்.	பிரிவு ஏ ஏற்றம்.	தீர்மானிக்கப்பட்ட மீட்டரில் 1 இலட்சம் எல்.டபிள்யூ.டபிள்யூ.
செங்கல் வளைவு. கொத்துவேலை.	4.7 மீ.	சுமார்.	சுமார்.	பிரிவு ஏ ஏற்றம்.	தீர்மானிக்கப்பட்ட 36 மீட்டரில் 45,000 எல்.டபிள்யூ.டபிள்யூ
ஆர்.ஆர். கொத்து வேலை டபிள்யூ. சி.12.ஸி.பெ. கனமுள்ளது.	12.4மீ.	நல்லது.	நல்லது.	..	தீர்மானிக்கப்பட்ட 8 மீ 1,00,000 எல். டபிள்யூ. டபிள்யூ.
உடைகற்கள் ஆர்.சி.சி. யினால் அகலப்படுத்துதல்.	11 மீ.	வலுவற்றது.	வலுவற்றது.	உடைகற்கள் போட்ட விட்டம் அகற்றப்பட வேண்டும்.	தீர்மானிக்கப்பட்ட 12 மீட்டரில் 1,50,000 எல். டபிள்யூ.டபிள்யூ.
..	..	..		..	4,87,500
22'0"	நல்லது.	நல்லது.	12டன்.		நீர்போக்கு நீளம் 4,25,000 திட்டமிடப்பட்டுள்ளது 17 மீ.
..	..	..	..	..	3.75 இலட்சம் நீர்போக்கு நீளம் 30 மீ.

சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
4	4	42/2	..	ஒரு கண் அகலம் —20'4''	பிபி டபிள்யூ. மேலும் சி.எம்.
5	4	92/4	..	நீர்போக்கு நீளம் 37 மீ.	..
6	4	99/9	நீர்ப்பாசன கால்வாய்.	13 கண்களுடன் 4''—101.	2'9'' பாலத்தூண் 2'' கீழ்தளம் எம்.எஸ். சிமெண்ட் முனை மேல்தளம் பி டபிள்யூ சிமெண்ட் சாந்து கலவையுடன்.
7	4	101/4	..	9'6'' இரண்டு கண்கள் ஒரு கண் 12'0''	பிடபிள்யூ சிமெண்ட் சாந்து கலவையுடன்.
8	4	103/4	மஹேந்திர வாடி கால்வாய்.	15'0" மூன்று கண்கள்.	3'0'' பாலத்தூள் சி.ஆர். கல் கட்டு சி.எம். முனை.
9	4	106/4	..	10'9'' கொண்ட இரண்டு கண்கள்.	கீழளவு 3'0'' 2'6'' மேலளவு கொண்ட பாலத் தூண்கள் பி டபிள்யூ சி.எம். கலவையுடன் கூடியது.
10	4	109/2	..	9'0'' கொண்ட இரண்டு கண்கள்.	2'6'' உள்ள பாலத்தூண்கள் பி.எம். சி.எம். கலவையுடன்.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
11	4	112/2	..	9'0" இரண்டு கண்கள் 10'0" இரண்டு கண்கள் 12'0" ஒரு கண் மொத்தம் அய்ந்து கண்கள்.	2'0" கொண்ட பாலத் தூண் அடிமட்டம் பிடபிள்யூ கலவை யுடன் சி.எம்.
12	45	35/375	ஓடை	4 மீட்டர் கொண்ட இரண்டு கண்கள்.	சிமெண்ட் கலவை 1:2:4.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
செங்கல் வளைவு பாலம் 5'0" டிசி 1'7—" வலு வேற்றிய கற் கலவை.	28'3"	சுமார்.	நல்லது.	15 டன்.	நீர்போக்கு நீளம் 2,50,000 திட்டமிடப் பட்டுள்ளது. 8மீ:
..	..	..	..	..	4,62,400.
வெட்டப்பட்ட கல் பாலம்.	21'4"	நல்லது.	நல்லது.	12 டன்.	திட்டமிடப்பட்டுள்ள நீர்போக்கு நீளம் 5 இலட்சம். 20 மீ.
செங்கல் வளைவு கலவை 3'3" டிசி/டிஎஸ். 1'6" சி.எச். 2'6"	24'3"	நல்லது.	நல்லது.	..	12 டன் திட்டமிடப்பட்டுள்ள நீர்போக்கு நீளம் 3,00,000 12மீ.
கல் வளைவு ஆர் 3'0" டிசி/டிஎஸ் 1'3" சி.எச்.2'0".	18'3"	சுமார்.	நல்லது.	..	12 டன் திட்டமிடப் பட்டுள்ள நீர்போக்கு நீளம் 3.75. இலட்சம் 15மீ.
15" கனமுள்ள வலு வேற்றிய கற் கலவை பாலம் 3" கூடிய சிமெண்ட் கலவை.	24'0"	நல்லது.	நல்லது.	..	ஏஏ பளு 87,500 தாங்கக் கூடிய பிரிவு.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
செங்கல் வளைவு கலவை வி. 3'3" டிசி/டி.எஸ். 1'6" சி. எச் — 2'0"	20'9"	நல்லது.	நல்லது.	..	12 டன் இட்டமிடப் பட்டுள்ள நீர்போக்கு நீளம் 2,00,000 8மீ.
செங்கல் வளைவு கலவை ஆர். 3'0" லிருந்து 5'0" டிஎஸ்/டிசி 1'0"	23'9"	நல்லது.	நல்லது.	..	12 டன் திட்டமிடப் பட்ட 00,0005 நீர் போக்கு நீளம் 20 மீ.
சிமெண்ட் கலவை 1:2:4.	6.6மீ.	நல்லது.	..	..	70 சி.ஆர். 1,00,000 நீர் போக்கு நீளம் 8மீ.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
13	45	38/2-4	ஓடை.	8.1மீ. கொண்ட ஒரு கண்.	சிமெண்ட் கலவை 1:2:4.
14	45	54/4	ஓடை.	12மீ. கொண்ட ஐந்து கண்கள்.	சிமெண்ட் கலவை 1:2:4.
15	45	62/5	பாலாறு நதி.	27·4 மீ. கொண்ட இருபத்து மூன்று கண்கள்.	சிமெண்ட் கலவை 1:2:4.
16	45	68/3	ஓடை.	15 மீ. கொண்ட இரண்டு கண்கள்.	சிமெண்ட் கலவை 1:2:4.
17	45	68/4	ஓடை.	5மீ. கொண்ட இரண்டு கண்கள்.	சிமெண்ட் கலவை.
18	45	72/8	ஓடை.	5மீ. கொண்ட நான்கு கண்கள்.	சிமிண்ட் கலவை 1:2:4.
19	45	76/8	ஓடை.	3 கி.மீ. அளவுள்ள மூன்று வளைவுகள்.	விகிதம்.
20	45	102/6	ஓடை.	48 மீ.	..
21	45	106/4	ஆன்கூர் ஆறு.	48 மீ.	..
22	45	104/6	ஆன்கூர் ஆறு.	40 மீ.	..
23	45	110/6	..	8 மீ.	..
24	45	111/8	..	12 மீ.	..
25	45	119/4	வீராணம் குழாய் வழி.	7 மீ. அளவுள்ள ஒரே அளவு.	ஆர்.ஸி.ஸி.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
வலுவேற்றிய கற் கலவை 1:2:4.	7·5 மீ.	நல்லது.	7 ஓ.ஆர்.	..	1,00,000 நீர்போக்கு நீளம் 8மீ.
வலுவேற்றிய கற் கலவை 1:2:4.	7·5 மீ.	நல்லது.	7 ஓ.ஆர்.	..	7,50,000 நீர்போக்கு நீளம் 60 மீ.
முன்கூட்டி அழுத்த மேற்றிய கலவை 1:2:4.	6·6 மீ.	நல்லது.	7 ஓ.ஆர்.	..	1,12,50,000 நீர்போக்கு நீளம் 900 மீ.
வலுவேற்றிய கலவை 1:2:4.	7·5 மீ.	நல்லது.	7 ஓ.ஆர்.	..	3,75,000 நீர்போக்கு நீளம் 30 மீ.
வலுவேற்றிய பாலம்.	7·5 மீ.	நல்லது.	7 ஓ.ஆர்.	..	1,25,000 நீர்போக்கு நீளம் 10 மீ.
வலுவேற்றிய பாலம்.	7·5 மீ.	நல்லது.	7 ஓ.ஆர்.	..	2,50,000 நீர்போக்கு நீளம் 10 மீ.
செங்கல் வளைவு செ.மீ.—ல்.	8·00மீ.	விரிசல் கண்டுள்ளது.	வலுவற்றது.	..	தீர்மானிக்கப்பட்ட 10 மீ.கு. 2,50,000 குறைந்த தண்ணீர்வழி (L.W.W.) 6,00,000 எல். டபிள்யூ. டபிள்யூ. 48 மீ. 6,00,000 எல். டபிள்யூ. டபிள்யூ. 48 மீ. 5,00,000 40 மீ. 1,00,000 8 மீ. 1,50,000 12 மீ.

ஆர்.ஸி.ஸி.	11.4 மீ.	நல்லது.	நல்லது.	..	87,500 மீ.
பிறிதொரு வழி.	பெரியதும் சிறியதுமான பள்ளங்கள்.				

எம்.சி. மோட்டார் சைக்கிள்கள்.
வாகனங்களை உருவாக்குவது மூடுவாகனங்கள்.
ஸி. சைக்கிள்கள்.
டி. லாரிகளும் பாதைகளும்.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

வரிசை எண்.	எண்.	பள்ளத்தின் பெயர்.	அமைந்த இடம் கி. மீ-ல்	உச்சமூழ்கு அளவு.	மூழ்கு நீளமும் ஆழ நீளமும்
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
மதுரை-கன்னியாகுமரிப் பிரிவு —					
1	..	7	311/2	1 மீ.	0.1 மீ. 100 மீ.
2	..	7	39/2	0.8 மீ.	50.0 மீ. 50 மீ.
3	46	..	22/8	0,60	30மீ/30 மீ.

எச்.எல். அதிகப் பளுவுள்ள லாரிகளும்

ஓ.எல். சாதாரண ஊர்தியும் லாரிகளும் (ஏற்றவும் இறக்கவும்),

ஸி.எல். கார்களும், பளுவில்லாத பணிகளும்.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

ஓர் ஆண்டில் மூழ்கும் கணக்கு.	ஓர் ஆண்டில் ஒரு குறிப்பிட்ட நேரத்தில் உச்ச மாறுபாட்டு மூழ்குதல்.	போக்குவரத்து பற்றிய குறிப்பு.	வளைவின் தோற்றத்தைப் பற்றி ஒரு குறிப்புரை.	மதிப்பு.
(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
மூன்று முறை.	மூன்று முதல் 4 மணி வரை.	டி— 3 எச்.எல். —306 ஓ.எல். — ஸி.எல். —112 எம்.ஸி. — 200	ரகவாரியாக வி, 1.92 நேராகவும்.	1,00,000 குறிக்கப் பட்டுள்ளது.
மூன்று முறை.	4 முதல் 6 மணி வரை.	டி—3 எச்.எல். —1,137 ஓ.எல். — 27 ஸி.எல். — 885 எம்.ஸி. — 178 ஏ.எம். —2,280 எஸ்.எம். —1,220 ஸி —4,368	தேசிய நெடுஞ் சாலைத் தரத்தை ஒத்த தரமும் தோற்றமும்.	தீர்மானிக்கப் பட்ட 16மீ—க்கு பதில் 2,00,000 எல் டபிள்யூ. டபிள்யூ.
	மொத்தம்	.. 17,818		
	பி.டபிள்யூ	.. 17,095		

(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
மூன்று முறை.	20 மீ.	டி—	3	தேசிய நெடுஞ் சாலைத் தரத்தை ஒத்த தரமும் தோற்றமும்.	தீர்மானிக்கப் பட்ட 12 மீ.க்குப் பதில் 1,50,000 எல்.டபிள்யூ.
		எச்.எல்.—	959		
		ஓ.எல். —	19		
		ஸி.எல் —	179		
		எம்.ஸி. —	75		
			1,235		
		எம்.எல்.—	1,235		
		எஸ்.எம்.—	285		
		ஸி. —	487		
		மொத்தம் ..	2,007		
			6,215		

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
4	46	காட்டாற்று ஓடை.	94/2	0.60	30 மீ.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)
மூன்று முறை.	20 மீ.	டி—	54	தேசிய நெடுஞ்சாலைத் தரத்தை ஒத்த தரமும் தோற்றமும்.	தீர்மானிக்கப் பட்ட 10 மீ.க்குப் பதில் 2,09,000 L.W.W.
		எச்.எல்.—	1,156		
		ஓ.எல். —	1,486		
		ஸி.எல். —	858		
		எம்.ஸி. —	265		
		எப்.எஸ்.—	4,232		
		எஸ்.எம். —	2,690		
		ஸி. —	3,521		
	மொத்தம்		10,443		
	பி.டபிள்யூ.ஸி.		35,259		

இணைப்பு 4.

ஐந்தாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் அனுமதிக்கப்பட்ட மத்திய சாலை நிதி திட்டப் பணிகளின் பட்டியல் :—

தொடர் எண்ணும் பணியின் பெயரும்.	நிர்வாக ஒப்புதல் தொழில் நுட்ப ஒப்புதல்.	பணி நிலைமை.
(1)	(2)	(3)
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1976—79		
1 தமிழ்நாடு—கருநாடகம் எல்லையில் கொள்ளேகால் செல்ல பாளையம் சாலையை இணைக்க கிரகாகண்டிக்கு அருகில் பாலாற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதல். (AL/TN/I/N/PL)	5,46,000	இதற்கான மதிப்பீடு எதிர் பார்க்கப்படுவதால் இப்பணிகள் கருநாடக மாநிலத்தில் மேற்கொள்ளப்பட இருக்கின்றன.
2 இராமேஸ்வரம் தீவில் ஸ்ரீ கோதண்டராமசாமி கோயிலிலிருந்து (49-ம் எண் தேதிய நெடுஞ்சாலை) மதுரை தனுஷ்கோடி சாலையில் 178/2 கி.மீ. வரையில் சாலை அமைத்தல், (AL/TN/I/V/PL)	8,00,000	பணிகள் முடிக்கப்பட்டன.
	8,47,000	

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தொடர் எண்ணும் பணியின் பெயரும். (1)	நிர்வாக ஒப்புதல் தொழில் நுட்ப ஒப்புதல். (2) (ரூபாய் லட்சத்தில்.)	பணி நிலைமை. (3)
3 பெண்ணகரம்–பெரும்பாலை சாலையில் 34.2 கி.மீ. தொலைவில் தொப்பையாற்றின் குறுக்கே மேல்மட்ட பாலம் கட்டுதல். (AL/TN/2/V/PL)	14,50,000 7,72,700	அணுகு சாலைக் கட்டும் பணிகள் நடைபெறுகிறது.†
4 சித்தாலத்தூர்–ஜோடர்பாளையம் சாலையில் இரு மூடு பாலங்களைக் கட்டுதல். (AL/TN/3/V/PL)	16,80,000 2,87,600	பணி நடைபெறுகிறது.†
5 திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் சீவலப்பேரிக்கு அருகே பாளையங்கோட்டை, நாகலாபுரம் சாலையில் 11.18 கி. மீ. தொலைவில் தாமிரவருணி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு தரைப் பாலம் கட்டுதல். (AL/TN/4/V/PL)	20,50,000 22,55,000	பணி நடைபெறுகிறது.
6 கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் தாலமலையிலிருந்து கஜ்ஜன வள்ளி வரையில் குறுக்காக வடிகால் பணிகள் அமைப்பது உட்பட ஒரு சாலை அமைத்தல். (AL/TN/5/V/PL)	22,50,000	இதற்குப் பதிலாக மாற்றுச் செயற் குறிப்பு ஒன்று பரிந்துரைக்கப்பட்டுள்ளது.

7 கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் கொள்ளக் கொம்பையிலிருந்து நிரதப்பள்ளம் சாலை வரை ஒரு புதிய இணைப்பு சாலை அமைத்து மேம்பாடுகள் செய்து குறுக்கே உள்ள வடிகால் பணிகள் உட்பட முடித்தல். (AL/TN/5/V/PL)	29,00,000	இதற்கு பதிலாக மாற்று செயற் குறிப்பு ஒன்று பரிந்துரைக்கப் பட்டுள்ளது.
8 வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் நெமிலி கிராமத்திற்கருகில் பாணாவரம் சேந்த மங்கலம் சாலையில் 16/10 கி.மீ. 17/2 கி.மீ. ஒரு தரைப் பாலம் கட்டுதல். (AL/TN/7/V/PL)	8,00,000 8,80,000	தொழில் நுட்ப அளவில் மதிப் பீடு அனுமதி வழங்கப்பட்டது. அதற்கான ஒப்பந்தப் புள்ளி கள் கேட்கப்பட உள்ளன.
9 சென்னை நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலை யத்தில் சோதனைப் பாதை அமைத்து அதற்கான உபகரணங்களை சேகரித்தல். (CE/MISC/2/IV/PL)	20,00,000 22,00,000	பணி நடைபெறுகிறது.

1977–78.

10 ஆர்ய கௌண்டன் ஜாகிரில் உள்ள கிளக் காடு குருபகௌண்டன் ஜாகிர் வழி யாக ராஜாங்கப்பனூருடன் இணைக்க ஜீப் செல்லும் பாதையை அமைத்தல். (KL/TN/8/V/PL)	53,00,000	பணி நடைபெறுகிறது. இப்பணி நெடுஞ்சாலைத் துறையால் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது.

தொடர் எண்ணும் பணியின் பெயரும்.	நிர்வாக ஒப்புதல் தொழில் நுட்ப ஒப்புதல்	பணி நிலைமை.
(1)	(2)	(3)
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்)	
11 செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தில் ராமகிருஷ்ண ராஜாபேட்டை — பள்ளிப்பேட்டை சாலையில் கி.மீ. 17/7-184 தொலைவில் குசத்தலை ஆற்றின் குறுக்கே கண்கள் உள்ள ஒரு தரைப் பாலம் கட்டுதல். (AL/TN/9/V/PL)	27,00,000 29,27,000	இப்பணிக்கான மதிப்பீடு தொழில் நுட்ப நிலையில் ஒப்புதலைப் பெற்றுள்ளது. ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் முடிவு செய்யப்படவுள்ளன.
12 இராமநாதபுரம், தஞ்சாவூர் மாவட்டத்தின் முத்துப்பேட்டை-மிமிசால் சாலையில் 49/7 மைல் தொலைவில் மிமிசாலுக்கு அருகே பாம்பன் ஆற்றின் குறுக்கே கட்டப்பட்ட பாலத்தை, ஓரியூர் திருப்புவனவாசலுடன் இணைத்து சாலை அமைத்தல், (AL/TN/10/V/PL)	4,90,000	ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் முடிக்கப்படவுள்ளன. ஆணைகள் வழங்கப்பட்டன. பணிகள் தொடங்கப்படவுள்ளன.

13	வட ஆற்காடு மாவட்டத்தில் போளூரிலிருந்து ஜவ்வாது மலை உச்சிக்கும் ஆலங்கேயம் வரைக்கும் மலிப் பாரையை மேம்படுத்துதல். (AL/TN/11/V/PL)	75,00,000	விவரமான மதிப்பீடு முடிவு செய்யப்பட்டு வருகிறது.
14	தஞ்சாவூர், புதுக்கோட்டை மாவட்டங்களில் கும்மாண்டார் கோயில், குப்பம்பட்டி, அச்சன்பட்டி மற்றும் செங்கிப்பட்டி வரை உள்ள சாலையில் கல்பரப்பி மேம்பாடு செய்து குறுக்கே உள்ள வடிகால் பணிகள் மற்றும் விட்டுப்போன சாலை இணைப்பு வேலைகளை முடிக்க. (AL/TN/12/V/PL)	16,10,000	

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMILNADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1979 ஏப்ரல் 16

பாம்பன் பாலத் திட்டம்.

இராமேசுவரம் தீவுக்கருகில் 49-ம் எண் தேசிய் நெடுஞ் சாலையில் பாம்பன் ஜலசந்தியின் குறுக்கே உயர்மட்ட சாலைப் பாலம் கட்டுதல்.

பணி எண் 594/MD/49.

பொது—

தமிழ்நாடு, இராமேசுவரம் தீவுக்கருகில் 49-ம் எண் தேதிய நெடுஞ்சாலையில் பாம்பன் ஜலசந்திக்கு குறுக்கே உயர்மட்ட சாலைப் பாலம் ஒன்றினை ரூபாய் 532.87 இலட்சம் செலவில் கட்ட, மத்திய அரசு, 1972-ம் ஆண்டு மார்ச்சுத் திங்களில் அனுமதி வழங்கியது. இந்த பாலத்தில் இரு பக்கங்களிலும் அணுகு சாலைகளை அமைப்பதற்காகும் செலவு ரூ. 60.00 இலட்சம் இந்தச் செலவில் அடங்குகிறது. தேசிய நெடுஞ் சாலையில் அமைந்துள்ளதால் மத்திய அரசு இப்பணிக்கு நிதி உதவி அளிப்பதுடன், செலவு முழுவதையும் தனது பொறுப்பில் ஏற்றுக்கொள்கிறது. மத்திய அரசின் சார்பில் மாநில அரசு இப்பணியை நிறைவேற்றி வருகிறது. இயற்கைச் சக்திகளுக்கு எதிராகக் கடல் மீது கட்டப்படவிருக்கின்ற முதல் பாலமாக இது விளங்குவதால் இத்திட்டம் சிறப்பானதாகும்.

2. தற்போது பாம்பன் ஜலசந்தியிலிருந்து சுமார் 4 கி.மீ. தொலைவில் மண்டபம் இரயில் நிலையத்திற்கு அருகில் 49-ம் எண் தேசிய நெடுஞ்சாலை—மதுரை—தனுஷ்கோடி சாலை முடிகிறது. இது இந்திய தீபகற்பத்திலிருந்து இராமேசுவரம் தீவைப் பிரிக்கிறது. இந்த ஜலசந்திக்கு 2,345 மீட்டர் (தோராயமாக $1\frac{1}{2}$ மைல்) நீளமுள்ள உயர்மட்ட சாலைப் பாலம் அமைப்பதும், மண்டபம் பக்கம் 6 கி.மீ. நீளமுள்ளதும் பாம்பன் பக்கம் அல்லது தீவு பக்கம் 2 கி.மீ. நீளமுள்ள துமான அணுகுசாலைகளை அமைப்பதும் இத்திட்டத்தின் நோக்கமாகும். 49-ம் எண் தேசிய நெடுஞ்சாலை, பாம்பனி லிருந்து இராமேசுவரத்திற்கு தொடர்ந்து சென்று, அங்கிருந்து தனுஷ்கோடிக்குச் செல்கிறது. இது முழுவதும் தார் சாலையாக இருக்கும்.

முக்கிய கூறுகள்.

3. மேற்கூறிய பாலத்தில் ஒவ்வொன்றும் 27.13 மீட்டர் அகலமுள்ள 76 பாலக்கண்கள் உள்ளன. பாலத்தின் மத்தியில் கப்பல் போக்குவரத்து வசதிக்காக 115.21 மீட்டர் அகல முள்ள ஒரு பாலக் கண்ணும், அதன் இருபுறமும் ஒவ்வொன்றும் 68·58 மீட்டர் அகலமுள்ள இரு பாலக் கண்களும் அமைந் திருக்கும். (இப்பாலத்தில் மொத்தமாக 79 பாலக் கண்கள் உள்ளன). கப்பல் போக்குவரத்துக்காக மண்டபம் பக்கப்

1979 ஏப்ரல் 16]

பாலக் கண்களில் 1 சதவீத சாய்வுடன் பாம்பன் பக்கம் பாலக் கண்களில் 2 சதவீத சாய்வுடன் கூடிய கப்பல் போக்கு வரத்து பாலக்கண்ணில் கீழ்மட்டம் கடல் பொங்கும் அலை உயர் மட்டத்திலிருந்து, 17·68 மீட்டர் உயரத்தில் அமைக்கப் பட்டிருக்கிறது. இதனால் பாலக் கண் வழியாக கப்பல்கள் மிக எளிதாக கடக்க இயலும். இவ்வாறாக, பாலத்தின் மேல்புறத்தில் வண்டிகள் எளிதாக கடக்க இயலும் வகையிலும் அதே சமயத்தில் பாலத்தின் கீழ்க் கப்பல்கள் எந்த விதத் தடையேதுமின்றி கடக்க இயலும் வகையிலும் இந்தப் பாலம் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. கப்பல் போக்கு வரத்துக் கண்ணில் உள்ள சாலை மட்டம் உயர் அலை மட்டத்தி லிருந்து 23·47 மீட்டர் உயரத்தில் அல்லது சராசரி கடல் மட்டத்திலிருந்து சுமார் 24.38 மீட்டர் உயரத்தில் இருக்கும். இப்பாலத்தின் மேல் தளத்திற்கான அமைப்புகள் முன் கூட்டியே வலுவேற்றிய கான்கிரிட் மேல் கட்டுமானங்களைக் கொண்டதாக இருக்கும். கப்பல் போக்கு வரத்துக்கும் நங்கூரத்துக்குமான கண்கள் கொண்ட பாலம், கிணறு முறை அஸ்திவாரங்கள் கொண்டதாக இருக்கும், "காண்டிலிவர் கன்ஸ்ட்ரக்ஷனால்" கட்டப்பட்ட மேல் கட்டுமானத்தில் தனி அறைப்பெட்டி (Single Cell box Section) அமைந்து இருக்கும்.

முன்னேற்றம்.

4. (a) முக்கிய பாலம்.—மண்டபம், பாம்பன் பக்கங்களைச் சேர்ந்த அஸ்திவாரப் பணிகளும் சார்புச் சுவர்களும், 23 பாலத் தூண்களும் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளன. மேலும், 8 பாலத் தூண்களின் பணியும் முடிவடைந்துள்ளது. ஒரு பாலத் தூண் களுக்கு அஸ்திவாரம், 7 பாலத் தூண்களுக்கு துணைக் கட்டு மானப் பணிகள் ஆகியவை நடந்தேறி வருகின்றன. பாம்பன் மண்டபம் பக்கங்களில் நங்கூரப் பாலத் தூண்கள் பணிகளும் கப்பல் போக்குவரத்துக்கான பாலத் தூணின் அஸ்திவாரப் பணிகளும் நன்கு நடைபெற்று வருகின்றன, முன்னரே அழுத்தப்பட்ட கற்கலவைத் தூண்கள் 31 இறக்கப்பட்டுள்ளன. முதல் பாலக் கண்ணில் 4 விட்டங்கள் போடப்பட்டுள்ளன.

(b) அணுகுசாலைகள்—

இப்பாலத்தின் இரு பக்கங்களிலும் அணுகுசாலைகள், அமைக்கும் பணிகள் பல பகுதிகளாகப் பிரிக்கப்பட்டு பல்வேறு முகவர் அமைப்புகளின் மூலம் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன பகுதிகள் பெரும்பாலனவற்றில், தார் போடும் வேலைகள் உட்பட சாலை வேலையும் முடிவடைந்துள்ளன, நிலம் கய்யகப்படுத்தும் பணிக்காக இந்த பணி சுமார் 0/8 கி.மீட்டரில் நின்றுவிட்டுள்ளது.

[1979 ஏப்ரல் 16

5. 1979-ம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 28—ம் நாள் வரையில் ரூ. 425.57 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1978—79 ஆம் ஆண்டில் திருத்திய மதிப்பீடு ரூ. 115·00 இலட்சமும் 1979—80-ம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீடு ரூ. 99.20 இலட்சமும் ஆகும். இதற்கு மாறாக, 1979 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 28 ஆம் நாள் வரையில் ரூ· 74.95 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

6. இப்பணி 1980 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்களுக்குள் முடிக்கத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

பொருளாதாரம்—மாநிலத் தொடர்பு முதன்மைத் திட்டப் பணிகள் :—

முன்னுரை.

பொருளாதார—மாநில தொடர்பு முதல்மைப் பணிகளுக்காக சாலைகளையும் பாலங்களையும் அமைத்து, அவற்றை மேம் படுத்த, மத்திய அரசு பொருப்பேற்கும் இத்திட்டம், நிதி யுதவி பெறும் கடன் திட்டமாகும். இத்திட்டத்தின்கீழ், இந்திய அரசு, ஒரு குறிப்பிட்ட பணிகளுக்கு மட்டும் ஒப்புதல் அளித்துள்ளது· இத்திட்டம், நான்காவது திட்டக்காலத் திலிருந்து இந்திய அரசு கடன் திட்டமாக செயல்பட்டு வருகிறது. கீழ்க்காணப்படும் வகையைச் சேர்ந்த சாலைகள், பால வேலைகள் இத்திட்டத்தின்கீழ் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்வதற்குத் தகுதியானவையாகக் கருதப்படுகின்றன.

மாநிலங்களை இணைக்கக் கூடிய நேரடிப் போக்குவரத்து சாலைகள்.

கூடிய விரைவில் இருப்புப் பாதைகள் அமைக்க முடியாத புதிய இடங்களில் புறப்பகுதிகளை இணைக்கும் சாலைகள், பாலங்கள் :

உயர்ரக தாதுவளம், இயற்கை வளம்கொண்ட மலைப் பாங்கான சாதாரண பகுதிகளை இணைத்துப் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்குப் பயன்படும் சாலைகள் மற்றும் பாலங்கள் போன்றவை.

இலக்கும் சாதனையும்.

நான்காவது திட்டகாலத்தில், சென்னையிலிருந்து இராம நாதபுரம் வரையில் உள்ள ''கிழக்கு கடற்கரைச் சாலையில்'' ரூ. 261.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டுச் செலவில் 38 பாலங்களைக் கட்ட மத்திய அரசு ஒப்புதல் அளித்தது. இத்தொகையை காட்டிலும் கூடுதலாக ஆகும் செலவை மாநில அரசு ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்று நிபந்தனையிடப்பட்டது.

[1979 ஏப்ரல் 16]

38 பால வேலைகளில் இன்றுவரை 32 வேலைகள் எல்லா நிலைகளிலும் முடிக்கப்பட்டுள்ளன; எஞ்சிய 6 வேலைகள் செயற்பாட்டின் பல்வேறு நிலைகளில் உள்ளன. அவை முடியும் நிலையில் உள்ளன. நான்காவது திட்டகாலம் ஏற்கனவே முடிந்து விட்டதால், மீதமுள்ள வேலைகள் ஐந்தாவது திட்டக் காலத்தில் நான்காவது திட்டக் காலத்தில் எஞ்சிய பணிகளாக தொடர்ந்து நடைபெற்று வருகின்றன.

1971 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டது; கடந்த ஏழு ஆண்டுகளில் கட்டுமானப் பொருள்களின் விலைகளும் தொழிலாளர்களின் கூலியும் கணிசமான அளவு உயர்ந்துவிட்டது. ஒப்பந்தப்புள்ளி கேட்டு விடப்பட்ட அளவுக்கு மேல் கூடுதல் செலவு ஏற்பட்டுள்ளது. இதுதவிர விரிவான ஆய்வுகள் மேற்கொண்டதில் சில பணிகளுக்குக் கூடுதல் நிதி ஒதுக்கீடுகள் அவசியம் என்று தெரியவந்தது. இந்த காரணங்களினால், 38 பாலங்களின் வேலைகளை முடிக்க ரூ. 401.20 இலட்சம் செலவாகும் என மதிப்பிடப்பட்டது. இதற்கிணங்க, மாநில அரசு, இப்பணிகளை நிறைவேற்றுவதற்காக மொத்தம் ரூ. 401.20 இலட்சம் திருத்திய நிர்வாக ஒப்புதலும் அளித்துள்ளது. முன் கூறியபடி மத்திய அரசு கடன் உதவியை ரூ. 261 இலட்சத்திற்கு வரையறுத்துள்ளது.

இதைத்தவிர, பொருளாதார மாநில தொடர்பு முதன்மைப் பணிகளின் நான்காவது திட்டத்தில், கீழ்க்காணப்படும் இரு பணிகளை மேற்கொள்வதற்காக மத்திய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது.

	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
1. கன்னியாகுமரி மாவட்டம் மார்த்தாண்டம்-பணிச்சமேடு சாலையில் (0 8 மைல்) (1/6 கி.மீ.) தொலைவில் குழித்துறை ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலத்தைக் கட்டுதல்	20.00
2. செங்கற்பட்டு மாவட்டம், சென்னை—திருத்தணி சாலையில் கி. மீ. 47.0 முதல் 85.0 வரையிலும் அரக்கோணம்-ரேணிகுண்டா சாலையில் கி.மீ. 13/8 முதல் 23/2 வரையிலும் உள்ள பகுதியை தேசிய நெடுஞ்சாலை தரங்களுக்கு ஏற்ப மேம்படுத்துதல் ..	40.00

மேற்சொன்ன இரண்டு பணிகளில், ரூ. 20.00 இலட்சம் செலவாகும். முதல் பணி அவசரத்தன்மை வாய்ந்ததாகையால் மத்திய அரசின் ஒப்புதல் கிடைக்கப்பெறுவதற்கு முன்னரே

மாநில திட்டத்தின் கீழ் செயல்படுத்த எடுத்துக்கொள்ளப் பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. ரூ. 40.00 இலட்சம் செலவாகும் இரண்டாவது பணிக்கு மாநில அரசு நிர்வாக ஒப்புதல் அளித்துள்ளது.

மேற்சொன்ன நான்காவது ஐந்தாவது திட்டப் பணிகளுக்கு 1979-ம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 28-ம் தேதி வரை ரூ. 401.29 இலட்சம் மொத்தச்செலவு ஏற்பட்டது. இதில் 1978-ம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 31-ம் தேதி இறுதி வரை மத்திய அரசு கடனாக ரூ. 285.79 இலட்சம் வழங்கியது. ஒதுக்கப்பட்ட ரூ. 37.23 இலட்சத்தில் 1978-79 ஆம் ஆண்டு 1979-ம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 28-ம் நாள் வரை ரூ. 24.31 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1979-80 ஆம் ஆண்டில் எல்லா நிலைகளிலும் அனைத்து பணிகளையும் முடித்துவிடத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

மேற்சொன்ன பணிகளுடன் திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்தில் மணப்பாறை—துறையூர் சாலையில் முசிறியையும் குளித்தலை யையும் இணைக்க காவிரி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலத்தைக் கட்டும் பணியும் ரூ. 139 இலட்சம் செலவில் இத்திட்டத்தின் கீழ் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. நான்காவது, ஐந்தாவது திட்டத்தின் கீழ் பொருளாதார—மாநிலத் தொடர்பு முதன்மைப் பணித்திட்டத்தில் இந்தப் பணியைச் சேர்த்துக் கொள்வதற்கு மத்திய அரசுக்கு பரிவுரை செய்யப்பட்டது. ஆனால் நான்கா வது அல்லது ஐந்தாவது திட்டத்தின் கீழ், பொருளாதார—மாநிலத் தொடர்பு முதன்மைப் பணித்திட்டத்தில் இப்பணியைச் சேர்த்துக்கொள்ள, மத்திய அரசு ஒப்புதல் அளிக்கவில்லை. எனவே இப்பணி, மாநில நிதியிலிருந்து செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

இப்பணியின் தற்போதைய நிலை 31 பாலத் தூண்களுக் கான அடித்தளம், கீழ்க்கட்டுமானம், சார்புச் சுவர்கள் ஆகியவை முடிக்கப்பட்டுள்ளன. மேல் கட்டுமானத் தளத் திற்குத் தேவையான ஏற்கனவே அழுத்தி வார்க்கப்பட்ட 175 கற்கலவை உத்திரங்களில் அனைத்தும் வார்க்கப்பட்டுவிட்டன. அவற்றுள் 168 உத்திரங்கள் அவற்றிற்குரிய இடங்களில் பொருத்தப்பட்டன. இந்த பாலத்தைச் சேர்ந்த 26 கண்களுக்கு இடைப்பட்ட பகுதி மீது தளம் அமைக்கப்பட்டது. எஞ்சி யுள்ள உத்திரங்களை வார்த்தெடுத்து பொருத்தும் ,பணியும் எஞ்சியுள்ள கண்களுக்கு இடைப்பட்ட பகுதி மீது தளம் அமைக்கப்பட்டது. எஞ்சியுள்ள உத்திரங்களை வார்த்தெடுத்து பொருத்தும் பணியும், எஞ்சியுள்ள கண்களுக்கு இடைப்பட்ட பகுதிகளின் மீது தளம் அமைக்கும் பணியும் நடைபெற்று வருகிறது. சுரங்கப்பாதை உள்பட முசிரி பக்கத்தில் உள்ள அணுகுசாலைக்கான பணிகளில் தார் போடுவது தவிர மற்றவை முடிந்து விட்டன. வார்ப்புக்கூடம் அமைந்துள்ள குளித்தலைப்

1979 ஏப்ரல் 16]

பக்கம் அணுகுசாலை அமைப்பது குறிப்பிட்ட உயரம் வரை முடிக்கப்பட்டுள்ளது. எஞ்சிய பணி அனைத்து உத்திரங்களும் வார்த்தெடுக்கப்பட்டு பொருத்தப்பட்ட பின்னரே எடுத்துக் கொள்ளப்படும். இப்பணிக்கு 1979 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 28-ந் தேதி வரை ஏற்பட்ட மொத்த செலவு ரூ. 140.46 இலட்சம். ஒதுக்கப்பட்ட ரூ. 17.00 இலட்சத்தில் 1978-79 ஆம் ஆண்டு 1979 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரி திங்கள் 28-ந் தேதி வரை இப்பணிக்கு ரூ. 12.99 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது. இப்பணி 1979 ஆம் ஆண்டு மே திங்கள் 31-ந் தேதியில் முடிக்கப்பட வேண்டுமென திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

குளித்தலை பாலம் உட்பட மேற்கூறிய பணிகள் அனைத்திற்கும் 1978-79 ஆம் ஆண்டு திருத்திய மதிப்பீட்டிற்கிணங்கத் தேவைப்படுகின்ற தொகை ரூ. 54.23 இலட்சமாகும். இத்தொகையில் 1979 ஆம் ஆண்டு ஜனவரித் திங்கள் முதல் பிப்ரவரி 28-ந் தேதி வரையில் ரூ. 37.30 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

முதல் திட்ட ஆரம்ப காலத்திலிருந்து இந்தத் திட்டத்தின் கீழ் இதுவரை முடிக்கப்பட்டுள்ள பால வேலைகளின் விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது:—

	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
(1) கோவளம் — மகாபலிபுரம் சாலையை அமைத்து ஜல்லி கற்கள் பரப்புதல் (செங்கற்பட்டு மாவட்டம்)	3.46
(2) மூனார் மலையிலிருந்து சின்னதடாகம் வரை சாலை அமைத்தல் (கோயம்புத்தூர் மாவட்டம்)	5.10
(3) போடியிலிருந்து போடி மெட்டு வரை மலைப்பாதை அமைத்தல் (மதுரை மாவட்டம்)	13.07
(4) செங்கல்பட்டு மாவட்டம், வேடந்தாங்கலுக்குச் செல்லும் சாலையை மேம்படுத்துதல்	3.00
(5) திருவாலங்காடு வழியாக அரக்கோணம்-திருவள்ளூர் செல்லும் சாலையை அகலப்படுத்தி மேம்படுத்துதல் (செங்கற்பட்டு மாவட்டம்)	13.71
(6) வட ஆற்காடு மாவட்டம் ஏலகிரி மலைக்குச் சாலை அமைத்தல்	17.95..

[1979 ஏப்ரல் 16

	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
(7) தென்னாற்காடு மாவட்டம், கடலூர்—சித்தூர் சாலையில் மைல் 44/4 முதல் 45/2 வரையிலான தொலைவில் பொன்னையாற்றின் குறுக்கே பாலம் கட்டுதல்	20.05
(8) மதுரை மாவட்டம், பண்ணைக்காட்டிலிருந்து மங்கள கொம்பு வரை சாலை அமைத்தல்	4.40
(9) தருமபுரி மாவட்டம், தீர்த்தம் பேரிகை சாலை அமைத்தல்	14.50
(10) சேலம் மாவட்டம் கொளத்தூர் வழியாக மைசூர் மாநிலத்தில் உள்ள மாதேஸ்வரத்தை இணைக்கும் சாலையில் தமிழ்நாட்டுப் பகுதியைச் சார்ந்த சாலையை மேம்படுத்துதல் ..	17.00
(11) கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலையில், பாலங்கள், மதகுகள் கட்டுதல் உள்பட விடுபட்ட இணைப்புச் சாலைகள் அமைத்தல்	32.00

வெள்ள நிவாரணப் பணிகள்.

1977-ம் ஆண்டு நவம்பர் திங்களில் ஏற்பட்ட பெரும் புயலாலும், வெள்ளத்தாலும் சேதமடைந்த சாலைகளை சீர் செய்வதற்காக, இந்த வெள்ள நிவாரணப் பணிகளுக்காகவே ஒரு சிறப்புத் தலைமைப் பொறியாளர் பதவியை தேவையான இதர பணியாளர் பதவிகளுடன், அரசு நியமனம் செய்தது.

1977-ம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் ஏற்பட்ட வெள்ளப் பணிகளுக்கான ஒதுக்கீடுகள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

	1977–78.	1978–79
(1)	(2)	(3)
	(ரூபாய் கோடியில்.)	
சாலைகள்	10.00	7.00
சிறுபாசனக் குளங்கள் ..	0.75	3.00
கட்டிடங்கள்	0.50*	0.05
மொத்தம் ..	11.25	10.05

* மாற்றிக் கொடுக்கப்பட்ட ரூ. 5 இலட்சங்களும் இதில் அடங்கும்.

1979 ஏப்ரல் 16]

சில பெரிய, சிறிய பால வேலைகளைத் தவிர பெரும்பாலான பணிகள் முடிவடைந்துவிட்டன. அவைகளும் 1979-ம் ஆண்டு செப்டம்பர் திங்கள் 30-ந் தேதிக்குள் முடிவடைந்து விடும்.

1978-ம் ஆண்டு நவம்பர் திங்களில் ஏற்பட்ட வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட சாலைகளையும், கட்டிடங்களையும் சீர் செய்வதற்காக, அரசு கீழ்கண்ட நிதி ஒதுக்கீடு செய்தது:—

	1978–79.	1979–80.
(1)	(2)	(3)
	(ரூபாய் கோடியில்.)	
சாலைகள்	5.00	2.50
சிறு பாசனக் குளங்கள் ..	0.12	0.08
கட்டிடங்கள்	0.30	..
மொத்தம் ..	5.42	2.58

1977-ம், 1978-ம் ஆண்டுகளில் நவம்பர் மாதங்களில் ஏற்பட்ட வெள்ளத்தில், மாவட்ட வாரியாக மேற்கொள்ளப்பட்ட பணிகளின் விவரம் இணைப்பு 1-லும், இணைப்பு 2-லும் தனித்தனியே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1979 ஏப்ரல் 16

இணைப்பு 1.

1977 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்களில் வெள்ளச் சேதத்திற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட நிவாரணப் பணிகள்.

வரிசை எண்ணும், மாவட்டத்தின் பெயரும். (1)	ஒதுக்கீடு. (2) (ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	பணிகளின் எண்ணிக்கை. (3)
1. செங்கற்பட்டு	3,11.27	2,813
2. தென்னாற்காடு	3,28.00	2,982
3. வட ஆற்காடு	1,05.36	1,553
4. திருச்சிராப்பள்ளி	2,01.25	1,595
5. புதுக்கோட்டை	4,34.42	6,792
6. தஞ்சாவூர்	1,61.60	1,786
7. மதுரை	1,45.75	1,419
8. கோயம்புத்தூர்	72.24	852
9. சேலம்	59.97	492
10. தர்மபுரி	25.03	158
11. நீலகிரி	9.00	141
12. திருநெல்வேலி	73.72	964
13. இராமநாதபுரம்	1,95.31	4,296
14. கன்னியாகுமரி	7.08	96
மொத்தம் ..	21,30.00	25,941

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு 2.

1978 ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் வெள்ளச் சேதத்திற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட நிவாரணப் பணிகள்.

வரிசை எண்ணும், மாவட்டத்தின் பெயரும்.	ஒதுக்கீடு.	பணிகளின் எண்ணிக்கை.
(1)	(2)	(3)
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1. செங்கற்பட்டு	2.00	34
2. தென் ஆற்காடு	11.65	84
3. வட ஆற்காடு	..	..
4. திருச்சிராப்பள்ளி ..	60.10	973
5. புதுக்கோட்டை ..	7.85	100
6. தஞ்சாவூர்	1,48.75	2,057
7. மதுரை	32.12	258
8. கோயம்புத்தூர் ..	74.65	508
9. சேலம்	25.32	193
10. தர்மபுரி	1.50	16
11. நீலகிரி	2,73.50	965
12. திருநெல்வேலி	41.70	308
13. இராமநாதபுரம் ..	62.95	408
14. கன்னியாகுமரி	57.91	534
மொத்தம் ..	8,00.00	6,407

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1979 ஏப்ரல் 16

இணைப்பு V.

[705-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக் குறிப்பைக் காண்க.]

தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து 1978–79.

ஆய்வுரை.

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு.

கீழ்க்காணும் சட்டங்களையும் அவற்றின் கீழ் இயற்றப் பட்டுள்ள விதிகளையும் செயற்படுத்துவது போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கிய பணியாகும்:—

(1) 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம்.

(2) தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம்.

போக்குவரத்து ஆணையாளரின் நிர்வாகப் பொறுப்பின்கீழ் போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுகிறது. இந்த ஆணையாளர், வருவாய்த்துறை வாரிய முதல் உறுப்பினர் ஆவார்; இவர் மாநில அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தாரும் ஆவார்; மாநில அளவில், போக்குவரத்து இணை ஆணையாளரும், போக்குவரத்து துணை ஆணையாளரும், போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவி யாக இருக்கின்றனர். இணை ஆணையாளர் போக்குவரத்து ஆணையாளரின் செயலாளராகவும், துணை ஆணையாளர் போக்கு வரத்து அதிகார மன்றத்தாரின் செயலாளராகவும் பணியாற்று கின்றனர். தலைமையிடத்தில், உதவிச் செயலாளர்கள் இருவர், துறைப் பிரதிநிதி ஒருவர், முதுநிலைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவர், மோட்டார் வண்டிகள் உதவி பொறியாளர் ஒருவர், புள்ளியியல் அதிகாரி ஒருவர் இருக்கின்றனர். அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள், அதன் செயலாளர், வட்டாரப் போக்கு வரத்து அதிகார மன்றங்கள், வட்டாரப் போக்கு வரத்து அதிகார மன்றங்களுடைய செயலாளர்கள் ஆகியோர் பிறப்பிக்கும் உத்தரவுகளுக்கு எதிரான மேல் முறையீடுகளையும் மறு ஆய்வு மனுக்களையும் மாவட்ட நீதிபதி தரத்திலுள்ள மாநில அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் விசாரணை செய்கிறது. அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றச் செயலாளர் என்று பதவிப் பெயர்கொண்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி தரத்திலுள்ள அதிகாரி ஒருவர் அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்துக்கு உதவியாகப் பணியாற்றுகின்றார்.

2. போக்குவரத்துத் துறை, 15—9—74 முதற் கொண்டு சீரமைக்கப்பட்டது. இது சீரமைக்கப்பட்டபோது, உதவிப் போக்குவரத்து ஆணையாளர், உதவிப் பொறியாளர் (மோட்டார் வண்டிகள்) வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி பதவிக்கு பதவி உயர்வு பெறுவதற்கான (Feeder Category) வட்டார இணை

1979 ஏப்ரல் 16]

போக்குவரத்து அதிகாரிகள் ஆகிய பதவிகள் நீக்கப்பட்டன. மேற்சொன்ன மாற்றங்களுடன், 1968-ல் ஏற்பளிக்கப்பட்ட தமிழ்நாடு போக்குவரத்துப்பணிக்கான தனி விதிகள் செயலற்றுப் போயின. தமிழ்நாடு போக்குவரத்துப் பணிக்கான விதிகளைத் திருத்தியமைப்பது பற்றிப் பரிசீலிக்கப்பட்டது.

மாற்றியமைக்கப்பட்ட இந்த அமைப்பில் மோட்டாவு வண்டிகள் ஆய்வாளர்களின் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் உள்ள பிரிர் அலுவலகம், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், விதிகள் ஆகிய வற்றின் கீழ் வரும் எல்லா வகைப் பணிகளுக்கும் அடிப்படை பிரிவு ஆகும். போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு ஒரே சீரானதாக இருக்கும் வகையில் பணி, அவை காரணமான கடமைகள் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் பதவிகளை தொழில் நுட்பப் பதவிகள், தொழில் நுட்பம்சாரா பதவிகள் எனப் பிரிக்கத் தீர்மானிக்கப்பட்டது, இது ஒரு தொழில் நுட்ப அதிகாரியின் பணியை மற்றொரு தொழில் நுட்ப அதிகாரியால் மட்டுமே சரியார்த்து மேற்பார்வை செய்யமுடியும் என்னும் கோட்பாட்டினை அடிப்படையாகக் கொண்டதாகும்.

1974-ல் போக்குவரத்துத் துறை சீரமைக்கப்பட்டபோது கீழ்க் கண்டவாறு முடிவு செய்யப்பட்டது:—

"இந்நிலையில் போக்குவரத்துத் துறையின் பெரும் பணி' வாகனங்கள் நல்ல நிலையில் இருக்கின்றனவா, வண்டி ஓட்டுநர் களுக்கு ஊர்திகள் பற்றிய விவரம் தெரிந்துள்ளதா, உரிமம் வழங்குவதற்கேற்ற தொழில் நுட்பத் தேர்வுகளில் தேர்வு பெறு கின்றனரா, என்றே பார்க்க வேண்டி வரும். இன்று மாவட்டப் போக்குவரத்துத் துறை அலுவலராக, தொழில் நுட்பத் தகுதி இல்லாதவரும் வரலாம் என விதி இருப்பதால், தொழில் நுட்பம் தேவைப்படும் காரியங்களில் குறைபாடு ஏற்படுவது இயற்கை.

இத்தகு தொழில் நுட்பக் குறையைப் போக்கிடவும், வழித் தடங்களை உருவாக்குவதில் பயணிகள் எண்ணிக்கை, பயணிகள் விருப்பம் ஆகியவற்றிற்கு ஏற்ப வழித் தடங்களை விஞ்ஞான முறையில் சீரமைத்திடவும், போக்குவரத்துத் துறை அலுவலாளர் தொழில் நுட்ப வல்லுநராக இருக்க வேண்டும் என்றும் அரசு தீர்மானித்துள்ளது. ஏற்கனவே, மராட்டியம், குஜராத் போன்ற மாநிலங்களில், போக்குவரத்துத் துறை முழுவதையும் தொழில் நுட்ப வல்லுநர்களே நடத்தி வருவது இங்கு குறிப்பிடத் தக்கது.

ஆகவே, நிர்வாக அமைப்பு முறையை நான்கு நிலைகளாக சீரமைத்தும், நிர்வாக அலுவலாளர்களைப் படிப்படியாகத் தொழில் நுட்ப வல்லுநர்களாக மாற்றி அமைக்கவும் இச் சீரமைப்பு வழிவகை செய்கிறது."

மாநிலத்தில் உதவிப் பொறியாளர் (மோட்டார் வண்டிகள்) உட்பட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி பதவிகள் மொத்தம் 21 உள்ளன. இவர்களது முக்கியப் பணிகள் தொழில் நுட்பத் தன்மை வாய்ந்தவை. இவர்களின் கீழுள்ள தொழில் நுட்ப அதிகாரிகளின் பணிகளை மேற்பார்வை பார்த்தல், கண்காணித்தல் ஆகியவை போன்ற பணிகளைக் கவனிக்கின்றனர். தொழில் நுட்ப வல்லுநர்களுக்கு பதவி உயர்வு கொடுப்பதன் மூலம் மட்டுமே வட்டார போக்குவரத்து அதிகாரிகள் பதவிகளை நிரப்புவது என்று 1974 இல் முடிவு செய்யப்பட்டது. அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தில் 2 உதவிச் செயலாளர்கள், சென்னை அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்தில் துறைப்பிரதிநிதி பதவி ஒன்று அரசுப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றத்திற்கு மற்றொரு செயலாளர் பதவிபோன்ற ஓரே தரத்திலான தொழில் நுட்பம் சாராத பதவிகள் நான்கு உள்ளன. தொழில் நுட்பம் சாராத பணியாளர்களுக்குப் பதவி உயர்வு கொடுப்பதன் மூலம் இந்த தொழில் நுட்பம் சாராத பதவிகள் பூர்த்தி செய்யப்பட வேண்டும் என்று உத்தேசிக்கப்பட்டது.

வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் என்ற தொழில் நுட்ப பதவிக்கும் அதற்குச் சமமான தொழில் நுட்பம் சாராத பதவிக்கும் இடையில் உள்ள விகிதம் 21:4 அதாவது தோராயமாக 5:1 ஆகும். வட்டாரப்போக்குவரத்து அதிகாரி என்ற 21 தொழில் நுட்ப பதவிகளுக்கான ஊட்டு பதவிகளின் (Feader posts) எண்ணிக்கைக்கும் நிலை 1 மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர் தொழில் நுட்பப் பதவிகள் 84, தொழில் நுட்பம் சாரா பதவிகள் 16) அதாவது தேர்வு நிலை கண்காணிப்பாளர் 5, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் நேர்முக உதவியாளர்கள் 11) ஆகியவர்களிடையேயிருந்து சரி சமமான நிலை உள்ள தொழில் நுட்பம் சாராப் பதவிகள் 4 ஆகியவற்றிற்கிடையிலான விகிதம் 5:1 ஆகும். துறையைப் படிப்படியாக முழுவதும் தொழில் நுட்பஞ் சார்ந்த துறையாக மாற்ற 1974-ல் எடுக்கப்பட்ட முடிவின் அடிப்படையில், இந்த அரசு, தொடக்கத்தில், தொழில் நுட்பஞ் சார்ந்த, தொழில் நுட்பஞ் சாராத பணியாளர்களிடையேயிருந்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாக பதவி உயர்வு பெறுவதற்கான விகிதத்தை 4:1 என நிர்ணயித்துள்ளது.

மற்ற சில மாநிலங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாக பதவி உயர்வு வழங்குவது தொடர்பாக தொழில் நுட்பஞ் சார்ந்த, தொழில்நுட்பஞ் சாராத பணியாளர்களிடையே செயலில் உள்ள விகிதமும் அது குறித்த முறையும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

1. மகாராஷ்டிரம்.—நிர்வாகப் பிரிவிலிருந்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக பதவியுயர்வு கிடையாது. தொழில் நுட்பப் பணியாளர்கள் மட்டுமே வட்டாரப்

1969 ஏப்ரல் 16]

போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக பதவி உயர்வு அளிக்கப்படு கின்றனர். அங்கு, துறை முழுவதும் தொழில் நுட்பம் சார்ந்ததா கிறது.

2. குஜராத்.—நிர்வாகப் பிரிவிலிருந்து வட்டாரப் போக்கு வரத்து அதிகாரிகளாக பதவியுயர்வு கிடையாது. நிர்வாகப் பிரிவில் மிக உயர்ந்த பதவி, அலுவலகக் கண்காணிப்பாளர் பதவி ஆகும். தொழில் நுட்பப் பணியாளர்கள் மட்டுமே, வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக பதவி உயர்வு அளிக்கப்படு கின்றனர். அங்கு துறை முழுவதும் தொழில் நுட்பம் சார்ந்த தாகிறது.

3. மேற்கு வங்காளம்.—மாவட்டங்களில் கூடுதல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி பதவிகள், மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்களிடையேயிருந்து நிரப்பப்படுகின்றன. நிர்வாகப் பணியில் உள்ள எவரும், அதாவது கண்காணிப்பாளர் எவரும் கூடுதல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாக பதவி உயர்வு அளிக்கப்படுவதில்லை.

வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங் களில் உள்ள 15 பிரிவு அலுவலகங்கள் உட்பட, அத்தகைய பிரிவு அலுவலகங்கள் 44 உள்ளன. வண்டிகளின் எண்ணிக்கைக் கேற்ப ஒவ்வொரு பிரிவும், மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் தரம் I-ன் தலைமையின் கீழ் அல்லது மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர் தரம் I மற்றும் II-ன் தலைமையின் கீழ் உள்ளது. வட்டாரம் முழுவதும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் பொறுப்பில் இருக்கிறது. இவர், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரான சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத் தாருக்குச் செயலாளராகப் பணியாற்றுகிறார். மேற்பார்வை வசதிக்காக மாநிலம் முழுவதும் நான்கு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் உள்ளது. சம்பந்தப் பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளருக்கு உதவியாக தலைமையிடங்களில் நிர்வாகப் பணியாளர்கள், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் (பறக்கும் படைகள்), இளநிலைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவர் ஆகியோரும்; மாவட்டங் களில், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் செயல் படுகின்றனர்.

சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தவரை போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர் ஒருவர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமாகச் செயல்படுகிறார். சென்னைப் பெருநகரில் மட்டும் இயங்கும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை, நாட்டு உடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துப் போக்குவரத்துத் தொடர் பாள பணியையும் அவர் கவனிக்கிறார்.

சென்னை மாநகரில் உள்ள வட்டாரப்போக்குவரத்து அலுவலகம் மூன்று அலுவலகங்களாக, அதாவது சென்னை (வடக்கு), சென்னை (மையம்), சென்னை (தெற்கு) எனப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. இவை ஒவ்வொன்றும் 40 மாநகராட்சி வட்டங்கள் மீது அதிகார வரம்பைக் கொண்டுள்ளன, ஒவ்வொரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி ஒருவர் பொறுப்பு வகிக்கிறார். இந்த மூன்று அலுவலகங்கள் 1978 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 1 ஆம் நாளிலிருந்து செயல்படத் தொடங்கின.

மோட்டார் வண்டிகள் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் போக்குவரத்து வசதிகளும்.

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளுக்கான ஒப்பீட்டு புள்ளி விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

நாள்.	பயணிப் பேருந்துகள்.		சரக்கு வண்டிகள்.	
	தனியார் துறை.	அரசுத் துறை.	பொது வாடகை வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
31–12–1977	4,549	4,988	19,832	2,881
31–12–1978	4,698	5,316	21,761	3,038

நாள்.	ஒப்பந்த வண்டிகள்.	ஏனைய போக்குவரத்து வண்டிகள்.	மொத்தப் போக்குவரத்து வண்டிகள்.
	(6)	(7)	(8)
31–12–1977	13,252	13,242	58,744
31–12–1978	14,984	14,610	64,407

பயணிகள் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமை ஆக்கும் அரசின் கொள்கைக்கேற்ப, அரசுத் துறையில் இயங்கிவரும் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பெருகிவருகிறது. வளர்ந்து வரும் வர்த்தக, வணிகத் தேவைகளுக்கேற்ப மாநிலம் முழுவதற்கான போக்குவரத்து வாடகை வண்டிகளுக்கும். தனியார் போக்கு வரத்து வண்டிகளுக்கும், கட்டுப்பாடு ஏதுமின்றி, மாநில அளவில் அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. 1978 ஆம் ஆண்டில் 2,086 சரக்கு போக்குவரத்து வண்டிகள், அதிகரித்துள்ளன. இந்தியா

1979 ஏப்ரல் 16]

முழுவதும் சரக்குகள் மாநிலம் விட்டு மாநிலம் செல்வதை ஊக்குவிக்கும் பொருட்டு வாடகை வண்டிகளுக்குத் தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. தமிழ் நாட்டில் வழங்கப்படுவதெற்கென மத்திய அரசு 400 அனுமதிகளை ஒதுக்கியுள்ளது.

சுற்றுலாவை அபிவிருத்தி செய்ய, இந்தியா முழுவதும் ஒப்பந்த வண்டிகளை இயக்க தேசிய அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. விவரம் வருமாறு:—

வகை.	ஒதுக்கீட்டு அளவு.	வழங்கப்பட்ட அனுமதிகள்.
(1)	(2)	(3)
சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் ..	100	100
சுற்றுலா தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (29 பயணிகளுக்கு மேற்பட்டு)	10	10
சுற்றுலா தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (29 பயணிகளுக்கு மேற்படாமல்)	15	15
சுற்றுலா தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (35 பயணிகளுக்கு மேற்படாமல்)	25	2

மாநிலங்களுக்கிடையே போக்குவரத்து.

ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் பயணிகள் போக்குவரத்தும், சரக்குகள் போக்குவரத்தும் தாராளமாக நடைபெற இயலும் பொருட்டு, அண்டை மாநிலங்களுடன் பரஸ்பர உடன்பாடுகள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. மாநிலங்கள் அளவில் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்குவது அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமாகும். தமிழ்நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையேயும் பரஸ்பர உடன்பாடுகள் செய்யப்பட்டன. ஒப்பந்தம் செய்து கொள்ளும் மாநில அரசுகளின் அரசிதழில் செயற் குறிப்புகள் வெளியிடப்பட்டு, அவ்வாறு வெளியிடப்பட்ட நாளிலிருந்து 30 நாட்களுக்கு குறையாத கால அளவில் இச் செயற் குறிப்புகள் 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (3-A) பிரிவின்கீழ் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும் என்று அறிவிக்கப்படுகிறது. அவ்வாறு செய்துகொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்கள் 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 63 (3-B) பிரிவின்கீழ் வெளியிடப்பட வேண்டும். அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் அல்லது வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள் அந்த ஒப்பந்தங்களுக்குச் செயல் வடிவம் கொடுக்க வேண்டும். தமிழ் நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களாகிய ஆந்திரப்பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம் ஆகிய மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் இடையே இத்தகைய ஒப்பந்தங்

கள் ஏற்கெனவே செய்துகொள்ளப் பெற்றிருக்கின்றன. அந்தந்த மாநிலங்களில் வண்டிகள் சென்று வரும் கிலோ மீட்டர் சம தொலைவுதான் இந்த ஒப்பந்தங்களில் உள்ள அடிப்படையாகும். 63 (3-B) பிரிவின்கீழ் புதுச்சேரி யூனியன் பிரதேசத்துடன் ஒப்பந்தம் செய்துகொள்வது பற்றி பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது. தற்போது முறைசாரா ஒப்பந்தமொன்று தமிழ் நாட்டிற்கும் புதுச்சேரிக்கும் இடையே செய்து கொள்ளப் பெற்றிருக்கிறது. இதன்படி, அனுமதிகள் இவ்விரண்டு மாநிலங்களுக்குமிடையே 4:1 என்ற விகிதத்தில் பங்கிடப் பெறுகின்றன.

சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகள் மீது மேலொப்பமிடுவதற்காக அண்டை மாநிலங்களுடன் ஏற்கெனவே செய்து கொள்ளப்பட்ட ஒப்பந்தங்கள் இன்னும் தொடர்ந்து செயலில் இருக்கின்றன. கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் தமிழ்நாடு, கர்நாடகம், கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம், யூனியன் பிரதேசங்களாகிய புதுச்சேரி, கோவா ஆகியவை அடங்கிய தென்மண்டலத்தில் 500 சரக்கு வண்டிகள் ஓடுவதற்கு தனி பரஸ்பர உடன்பாடுகள் செய்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்குதல்:—

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமை ஆக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் வகைகளில் தனியார் பேருந்து, உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செயல் திறன் கால அளவு முடிவடையும் பொழுது அந்தப் பேருந்து வழித்தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு அதிகமான தொலைவுகளும் கொண்ட விரைவு சாதாரணப் போக்குவரத்தில் பணிகள் அனைத்தும்;

(ஆ) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்தபோதிலும் சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும், அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்;

இக்கொள்கை, 1967-ம் ஆண்டில் உருவாக்கப்பட்டது. பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றதால் மேற் சொன்ன எல்லா வகை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்கும் பணி மெதுவாகவே நடைபெற்றது. 1967-ல் வகுத்த நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையின் வரம்பிற்குள் வரும் வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்துகள் இன்னும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுபடுத்தும் பொருட்டு, 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள

1979 ஏப்ரல் 16]

தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் தமிழ்நாடு 1971-ம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின்கீழ் மேற் கொள்ளப்பட்டன. ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் அனைத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை 1972-ம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் திங்களில் அரசு அறிவித்தது. இக்கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு, பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் செல்லுபடியற்றதென உயர்நீதி மன்றத்தால் தள்ளுபடி செய்யப் பட்டது. தலைமை உயர்நீதி மன்றத்திற்கு மேல் முறையீடு ஒன்று செய்துக் கொள்ளப்பட்டது. அதன்மீது இன்னும் முடிவெடுக்கப்படவில்லை. தலைமை உயர்நீதி மன்றம் அது குறித்து முடிவெடுக்கும் வரையில், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் வகுக்கப்பட்டுள்ள இயல்பான சட்ட விதித் துறையின் கீழ் இக்கொள்கை குறித்து தொடர்ந்து நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை நீக்கிவிட்டு அதற்குப் பதிலாக அரசுப் பேருந்துகளை விடுவதற்கான நடைமுறை இதுவாக இருக்கையில், புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதற்கும், ஏற்கெனவே உள்ள போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பெருக்குவதற்குமான பொறுப்பு அரசுப் போக்கு வரத்து நிறுவனங்களிடம் நிலைப்பெற்றுள்ளது. அரசுப் போக்கு வரத்து நிறுவனங்கள் அதற்கெனத் திட்டங்களை வெளியிடலாம்.

ஆலோசனைக் குழுக்கள்:—

பல்வேறு போக்குவரத்துத் துறைகளுக்கு இடையே ஒருங்கிணைப்பு நிலவுவதை உறுதி செய்வதற்காக இம்மாநிலத்தின் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் ஒன்று உள்ளது. இதன் தலைவர் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராவார். மேற் சொன்ன மன்றத்தின்கீழ் உள்ள நிலைக் குழுக்கள் பற்றிய விவரங்கள் பின்வருமாறு:—

நிலைக் குழுக்கள்.	அமைப்பாளர்.
(1)	(2)
1. சாலை, இரயில், விமானம், உள் நாட்டு நீர்வழிப் போக்கு வரத்து, கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்து ஆகியவற்றை மேம்படுத்தலும், பேணுதலும்.	போக்குவரத்துத் துறைச் செயலாளர்.
2. போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல், போக்கு வரத்து விதிகளைப் பின்பற்றும் படி பொதுமக்களிடம் பிரச்சாரம் செய்தல்.	உள்துறைச் செயலாளர்.

வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS LEGISLATIVE

நிலைக் குழுக்கள்.	அமைப்பாளர்.
(1)	(2)
3. போக்குவரத்து வண்டிகள், துணைக் கருவிகள், பொருள் ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்.	தொழில் துறைச் செயலாளர்.

போக்குவரத்தைக் கவனித்து வரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையே ஒருங்கிணைப்பை ஏற்படுத்த போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தலைமையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று உள்ளது.

காவல் துறை ஆணையாளர் தலைவராகவும் காவல் துறை துணை ஆணையாளர் (போக்குவரத்துப் பிரிவு) அவரது செயலாளராகவும், அரசுச் சார்புள்ள ஏழு உறுப்பினர்களும் கொண்ட மாநகரச் சாலை மேம்பாடு—போக்குவரத்து திட்டக் குழு ஒன்று உள்ளது.

மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் தலைவராகவும், காவல்துறை சூப்பிரண்டு செயலாளராகவும், ஒவ்வொரு மாவட்டத்தின் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி உட்பட ஆறு அல்லது ஏழு மாவட்ட அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட மாவட்டச் சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக் குழுக்கள் உள்ளன.

பெரும் நகரங்களில் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத் திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதற்காக, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும், அரசுச் சார்புள்ள 16 பேரை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட உயர் அதிகார போக்குவரத்து ஆலோசனைக்குழு ஒன்றை தற்போது அரசு நிறுவியுள்ளது. தூய்மைப் பிரச்னை அதாவது சாலைகளைத் துப்புரவாக வைத்துக் கொள்ளுதல், அலைந்து திரியும் கால்நடைகள், தெரு விளக்கு முதலிய பிரச்னைகள் தொடர்பான பல்வேறு துறைகளின் செயல்களை ஒருங்கிணைப்பதில் வாரியம் கவனம் செலுத்தும்.

கட்டணங்கள் :

பெட்ரோல் ஏனைய பெட்ரோலியப் பொருட்களின் விலைகள் உயர்ந்ததன் காரணமாக, ஒப்பந்தப் பேருந்துகள், பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் கட்டண வீதங்கள் முறையே 1974-ம்

ஆண்டிலும், 1976-ம் ஆண்டிலும் கடைசியாகத் திருத்தியமைக்கப்பட்டன. தற்போது நடைமுறையில் உள்ள திருத்தக் கட்டண விதங்கள் பின்வருமாறு :—

விவரங்கள். (1)	கட்டண விதங்கள். (2)
பயணிப் பேருந்துகள் :—	
1. விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகள்.	சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 6 காசு (மலைச் சாலைகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 8 காசு) உயர் வகுப்பு இடவசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டிருப்பின் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு கூடுதலாக 1 காசு. எனினும் 1 கிலோ மீட்டருக்கு 5 காசு மட்டும் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (விரைவு) விதிக்கிறது.
2. சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள்.	சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 5 காசு (மலைச் சாலைகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 7 காசு).
3. பெருநகர, நகர பயணிப் பேருந்துகள்.	முதல் கட்டண நிலைக்கு 20 காசு; அதற்கு அடுத்த ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 5 காசு. மாநகரின் எல்லைப் பகுதியிலிருந்து தொடங்கி முதன்மை வழித்தடம் ஒன்றை இணைக்கும் இணைப்பு வழித்தடங்கள் வகையில முதல் கட்டண நிலைக்கு 15 காசு.
4. சந்தைகள், திருவிழாக்கள் போன்ற சிறப்பு நிகழ்ச்சி காலங்களில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 6 காசு.

[1979 ஏப்ரல் 16

ஒப்பந்த ஊர்திகள்: —

1. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ..	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 50 காசு; குறைந்த அளவு கட்டணம் ஒரு ரூபாய், (காத்திருப்பதற்கான கட்டணம் ஒவ்வொரு 5 மணித்துளிகளுக்கும் 5 காசு).
2. வாடகைக் கார்கள் ..	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ஒரு ரூபாய்; குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ரூ. 1.90 காசு (காத்திருப்பதற்கான கட்டணம் ஒவ்வொரு 5 மணித்துளிகளுக்கும் 10 காசு).

3. சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	சமவெளியில் கட்டணம்.	மலைச்சாலைகளில் கட்டணம்.
14 குதிரைத் திறனுக்கு அதிகமாகவும், 22 குதிரைத் திறனுக்குக் குறைவாகவுமுள்ள நடுத்தர வகைக்கார்.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.00	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.20.
22 குதிரை திறனும் அதற்கும் அதிகமான பெரிய கார்கள்.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.20.	ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு ரூ. 1.40.

கார்களில் சீர்வளிச் சாதனமிருப்பின் ஒரு கிலோ மீட்டருக்குக் கூடுதல் கட்டணம் 20 காசு ஆகும்.

வரி விதிப்பு.

தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகளின் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப்பட்டதற்கிணங்க, தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டமும் தமிழ்நாடு 1952 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள், சரக்குகளின் மீது வரி விதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு அவற்றுக்குப் பதிலாக, 1974 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் 1 ஆம் நாள் முதல் செயலுக்கு வரும் வகையில் 1974 ஆம் ஆண்டு ஒருங்கிணைந்த புதிய வரி விதிப்புச் (சட்டம் 13/1974) சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. இச்சட்டம், தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்தம்) சட்டத்தால் திருத்தி அமைக்கப்பட்டது. இத்திருத்தச் சட்டம் 1—10—1974 ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வந்தது. இத்திருத்த சட்டம், பயணிப் பேருந்துகளின் மீது மேல்வரி விதிக்கும் பொருட்டு தமிழ்நாடு 1976 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் (திருத்தம்) சட்டத்தினால் (குடியரசுத் தலைவர் சட்டம் 3/1976) மேலும் திருத்தியமைக்கப்

பட்டது. இவ்வாறு திருத்தப்பட்ட சட்டம் 1–4–1976 ஆம் நாள் முதல் செயலுக்கு வந்தது. விரைவுப் பேருந்துப் பணிகள் சென்னை பெருநகர் பிரிவு பகுதிகளுக்குள் ஓடும் சாதாரண பேருந்துப் பணிகள் நீங்கலாக, 250-ம அதற்கு மேலும் பயணிப் பேருந்து அனுமதிகளை வைத்திருக்கும் பேருந்து உரிமையாளர்கள் மீதும் கூடுதல் மேல்வரி விதிக்கும் வகையில 1979 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு 15-வது சட்டத்தால் அது மேலும் திருத்தப்பட்டது. புதிய வரிவிதிப்பின் முக்கிய கூறுகள் பின்வருமாறு:

(i) தமிழ்நாடு மாநிலத்தில் வைத்து வரப்படும் அல்லது பயன்படுத்தப்படும் மோட்டார் வண்டிகள் தொடர்பாக வரி செலுத்துவதற்கு வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(ii) சாலைகளில் பயன்படுத்தப்படாத வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், விதிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகள் பூர்த்தி செய்யப்படுவதன் மேல், வரி திருப்பிக் கொடுக்கப்படும்.

(iii) வண்டிகள் சாலைகளில் ஓடப் பயன்படுத்தப்படவில்லை என்பதை மெய்ப்பிக்கும் பொறுப்பு வண்டியின் உரிமையாளரைச் சாரும்.

(iv) பயணிப் பேருந்துகளிலும் சரக்கு வண்டிகளிலும் பயணிகளுக்காகவும், சரக்குகளுக்காகவும் தனியாக வரி விதிக்கப்பட மாட்டாது.

(v) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு பேருந்து நாள்தோறும் ஓடுகிற தொலைவு எதுவாக இருந்த போதிலும், அதில் பயணம் செய்ய இயலும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் நிர்ணயிக்கப்பட்ட வீதங்களில், வரி விதிக்கப்படும். வரி வீதங்களைப் பொறுத்த வரையில் நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள், இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்யும் பயணிகள் என்ற வேறுபாடு காட்டப்படமாட்டாது.

(vi) சரக்கு வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், சரக்குகள் ஏற்றப்பட்ட நிலையில் உள்ள அதன் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்பு நிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் மீது விதிக்கப்பட்டுள்ள வரி வீதங்கள் பின்வருமாறு:—

பயணிப்பேருந்துகள் (சாதாரண மானவை)	பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 195.
விரைவுப் பேருந்துகள்	பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 200.
சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதியில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 50.

மதுரை நகர்ப் பகுதி, பிற நகரப் பகுதிகளில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.	பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 115.
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (ஆம்னி பஸ்.)	பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 280.
சுற்றுலாப் பயணி வண்டிகள்.	பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 140,

பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை, விரைவுப் பேருந்துகளுக்குப் பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு விதிக்கப்படும் மோட்டார் வண்டி வரியுடன் மேல்வரிக் கட்டணமாக ரூ. 40-ம் பெருநகர், மாநகர், நகர பேருந்துகள் நீங்கலாக சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு மேல் வரிக் கட்டணமாக ரூ. 35-ம் விதிக்கப்படுகின்றது. பேருந்து உரிமையாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் (விரைவுப் பேருந்துப் பணிகள், சென்னை பெருநகர் பிரிவு பகுதியில் ஓடும் சாதாரணப் பேருந்து பணிகள் நீங்கலாக) பயணிப் பேருந்து அனுமதிகள் 700-க்கும் குறைவாக வைத்துள்ள பேருந்து உரிமையாளர்கள் வைத்திருந்த அல்லது பயன்படுத்திய பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் 40 சதவீதம் அளவிலும், பயணிப் பேருந்து அனுமதிகள் 700-ம் அதற்கு மேலும் வைத்துள்ள பேருந்து உரிமையாளர்கள் வைத்திருந்த அல்லது பயன்படுத்திய பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் 66 சதவீதம் அளவிலும் 1-4-1978-ல் தொடங்கி 31-3-1979-ல் முடிவடையும் காலத்திற்காக மோட்டார் வண்டி வரிகள் மீது கூடுதல் மேலவரி விதிக்கப்பட்டுள்ளது.

கூட்டு அனுமதித் திட்டத்தின் கீழ் சூழ்நிலைக்கேற்ப ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், மகாராஷ்டிரம், கர்நாடகம், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை சொந்த மாநிலம் நீங்கலாக வண்டி ஒன்றுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 700 ரூபாயும், கோவா, புதுச்சேரி மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை வண்டி ஒன்றுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு 150 ரூபாயும் 1-1-1977 லிருந்து இணக்க வரியாகச் செலுத்தப்பட வேண்டும். பேருந்து உரிமையாளர் எவரேனும் கூட்டு அனுமதி வரியை வரையறுக்கப் பட்டுள்ள காலத்திற்குள் செலுத்தாவிட்டால், ஆந்திர மாநிலம், கேரளம், மகாராஷ்டிரம், கர்நாடகம், தமிழ்நாடு ஆகிய மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை, அவர் மாதம் ஒன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு அபராதம் ரூ. 25 செலுத்தவேண்டும். புதுச்சேரி, கோவா மாநிலங்களைப் பொறுத்தவரை மாதம் ஒன்றுக்கு அல்லது அதன் ஒரு பகுதிக்கு ரூ. 2 அபராதம் செலுத்த வேண்டும்.

1979 ஏப்ரல் 16]

நாடு முழுவதும் சரக்கு வண்டிகள் சென்று வர அனுமதி வழங்குவது குறித்து இந்திய அரசு வகுத்துள்ள திட்டத்தின்கீழ், சரக்கு வண்டி உரிமையாளர் ஒருவர் அவரது மாநிலத்திற்குள் செலுத்த வேண்டிய வரியை செலுத்துவதோடு, அந்த வண்டி எந்தெந்த மாநிலத்திற்குள் ஓடுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளதோ அந்த மாநிலங்கள் ஒவ்வொன்றுக்கும் ஆண்டொன்றுக்கு கூட்டு அனுமதிக் கட்டணம் ரூ. 700 செலுத்த வேண்டும். புது டில்லி தவிர ஏனைய யூனியன் நேரடி ஆட்சிப் பகுதிகளைப் பொறுத்தவரையில் ஆண்டொன்றுக்கு செலுத்தத்தக்க கட்டணம் ரூ. 150 ஆகும்.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

பல்வேறு வருவாய்த் தலைப்புகளின் கீழ் வருவாய்க் குறித்த வரவு விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப் பட்டுள்ளன :—

இனம்.	1977–78ஆம் ஆண்டு கணக்கு.	1978–79ஆம் ஆண்டு திருத்த மதிப்பீடு,	1978–79ஆம் ஆண்டுக் கான கணக்கு (ஆறு திங்களுக் குரியது).
(1)	(2)	(3)	(4)
1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் கட்டணம்.	2,09,67,000	2,15,83,000	97,77,670
தமிழ்நாடு 1974ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்.	47,35,99,000	52,81,97,000	27,01,78,407
ஏனைய வருவாய்	(—) 90,000	2,20,000	1,74,467
மொத்தம் ..	49,44,76,000	55,00,00,000	28,01,30,544

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

1979 ஏப்ரல் 16]

விபத்து நிவாரணம் குறித்த முதலமைச்சர் நிதி.

அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களைச் சேர்ந்த பேருந்துகள் அல்லது இம்மாநிலத்தில் பதிவு செய்யப்பட்ட தனியார் உரிமையாளர்கள் பேருந்துகள் மற்றும் ஏனைய மாநிலங்களில் பதிவு செய்யப்பட்டு, ஆனால் இம்மாநிலத்திற்குள் ஓடும் பேருந்துகள் ஆகியவற்றில் விபத்துக்குப் பலியான நபர்களுக்கு அல்லது அவர்களது குடும்பத்தாருக்கு பணம் நிவாரணம் அளிப்பதற்கான திட்டம் ஒன்றிற்கு ஆய்வு ஆண்டில் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இம்மாநிலத்திலுள்ள அனைத்து போக்குவரத்து வண்டிகளும் போக்குவரத்துக்கல்லாத பிற வண்டிகளும் சம்பந்தப்பட்ட விபத்துக்களுக்கும் இத்திட்டம் விரிவு படுத்தப்பட்டுள்ளது. இது மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களால் செயல்படுத்தப்பட்டுவருகிறது.

இந்த பணம் நிவாரணம் விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு அல்லது அவர்களது குடும்பங்களுக்கு (இறப்பு விபத்துக்களின் நேர்வுகள்) அனுமதிக்கப்படுகிறது; அவை வருமாறு:—

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தொடர் எண்ணும் விபரமும்.	கொடுக்கப்படும் ரொக்கத் தொகை.	யாருக்குக் கொடுக்கப்பட வேண்டும் என்பது.
(1)	(2)	(3)
1. விபத்தின் காரணமாக இறப்பு ..	ரூ. 1,000 (ரூபாய் ஓராயிரம் மட்டும்.)	இறந்து போனவரின் கணவர்/மனைவி/மூத்தமகன் அல்லது ஏனையோர் நேர்வில் இறந்துபோனவர் கடைசியாக யாருடன் வசித்து வந்தாரோ அந்தக் குடும்பத்தில் மூத்த ஆணுக்கு.
2. நிலையாக முற்றிலும் ஏலாமையுறுதல் அல்லது இரண்டு உறுப்புகள் இழத்தல் அல்லது ஒரு கண்ணை இழத்தலும் ஒரு உறுப்பினை இழத்தலும்.	ரூ. 800 (ரூபாய் எண்ணூறு மட்டும்.)	காயம் அடைந்த நபருக்கு அல்லது அவரது நியமனதாரருக்கு.
3. ஒரு கண்ணை இழத்தல் அல்லது ஒரு உறுப்பினை இழத்தல்.	ரூ. 400 (ரூபாய் நானூறு மட்டும்.)	காயம் அடைந்த நபருக்கு அல்லது அவரது நியமனதாரருக்கு.
4. ஏனைய காயங்கள் ..	ரூ. 50 (ரூபாய் அய்ம்பது மட்டும்.)	காயம் அடைந்த நபருக்கு அல்லது அவரது நியமனதாரருக்கு.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1979 ஏப்ரல் 16]

விபத்து நிவாரணம் குறித்த முதலமைச்சர் நிதிக்கு மோட்டார் வண்டிகள் வரி வசூலின் மொத்தத்திலிருந்து 1 சதவீதம் அளிக்க முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. ஆய்வில் உள்ள 1978–79 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 50 இலட்சம் தொகை இந்த நிதிக்கு அளிக்கப் பட்டுள்ளது.

செயல்படுத்தல்.

போக்குவரத்துத் துறைப் பணியாளர்கள் வரி எய்ப்பைக் கண்டுபிடிப்பதுடன் பயணிப் பேருந்துகளில் உரிய எண்ணிக்கைக்கு மேல் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லுதல், ஒப்பந்த ஊர்திகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகப் பயன்படுத்தல், கள்ளத்தனமாக டாக்சிகள் ஓட்டுதல் போன்ற ஏனைய குற்றங்களைக் கண்டுபிடிப்பதில் தொடர்ந்து பயனுள்ள பணியைச் செய்து வருகின்றனர். 1978 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1ஆம் நாள் முதல், 1978ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள் வரையிலான கால அளவில் 96,030 போக்குவரத்து வண்டிகள் சோதனையிடப்பட்டு பெரிய அளவில் முறைகேடுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. இம்முறைகேடுகள் குறித்து வண்டிகள் சோதனையிட்டு மறித்து வைத்ததன் வாயிலாக அபராதம் விதித்து வசூலித்த தொகை ரூ. 2,17,749 ஆகும். ரோந்துப் படையினர் கண்டுபிடித்த குற்றங்கள் குறித்து இணக்கக் கட்டணம் விதித்ததன் வாயிலாகக் கிடைத்த தொகை 5,38,465 ரூபாயாகும்.

காவல் துறையின் பங்கு.

போக்குவரத்துத் துறையைத் தவிர, காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. போக்குவரத்துத் துறைப் பணியாளர்கள் உரிமம் வழங்கும் அலுவல்களை கவனிக்கையில் சாலை விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு காவல் துறையை சார்ந்ததாகும். தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுச் சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம் ஆகியவற்றை நிர்வகிப்பதும் காவல் துறை பொறுப்பாகும். தமிழ்நாட்டில் 1978 ஆம் ஆண்டில் 16,636 மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் நிகழ்ந்தன. 1977ஆம் ஆண்டில் இதன் எண்ணிக்கை 14,963 ஆகும். 1978-ல் இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 2,277 பேர் மரணமடைந்தனர். 11,935 பேர் காயமுற்றனர். 1977-ல் இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 1,752 பேர் மரணமடைந்தனர்; 10,283 பேர் காயமுற்றனர். 1977 ஆம் ஆண்டு ஒப்பிடுகையில் 1978-ல் இந்த விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை சிறிது உயர்ந்துள்ளதைக் காணலாம். இப்பிரச்னையின் முக்கியத்துவத்தையும் அதனால் பொது மக்களுக்கு ஏற்படும் பாதிப்பையும் தமிழ்நாடு காவல் துறை நன்கு உணர்ந்து, இவ்விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு, பல்வேறு போக்குவரத்து வழிகளையும் விதிமுறைகளையும் செவ்விய முறையில் செயல்படுத்த, முயற்சிகள் அனைத்தையும் மேற்

கொண்டு வருகிறது. இது தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்படுகிற பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மூன்று தலைப்புகளின் கீழ் தொகுக்கலாம். அவையாவன:—(1) போக்குவரத்துப் பொறியியல்; (2) போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தல்; (3) போக்குவரத்து விதிமுறைகள் குறித்து அறிவூட்டுதல்; 1974 ஆம் ஆண்டிலிருந்து போக்குவரத்துத் தகவல் கட்டுப்பாட்டு நிலையம் ஒன்று சென்னை மாநகரில் இயங்கத் தொடங்கியது. இது, அல்லும் பகலும் செயற்பட்டு வருகிறது. போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் அதிகாரிகள் அனைவருடனும் இதன் வாயிலாக வான் தந்தி மூலம் தொடர்பு வைத்துக் கொள்ளப் படுகிறது. மோட்டார் வண்டி ஓட்டுபவர்கள் மிகை வேகக் கட்டுப்பாட்டை மீறுவதைக் கண்டு பிடிப்பதற்காக அதற்குரிய திடீர்ச் சோதனைகள் முறையாக நடத்தப்பட்டன. சென்னை மாநகரில், சாலை விபத்துக்களை குறைப்பதற்காக மேற்கொள்ளப்பட்ட ஏனைய நடவடிக்கைகளின் விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

(i) முதலமைச்சர் கேட்டுக்கொண்டதற்கு இணங்க அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பேருந்துகளில் படிக்கட்டில் நின்று பயணம் செய்வதைத் தடுப்பதற்காக தானாகவே மூடிக்கொள்ளக் கூடிய கதவுகள் அமைக்கப்படவிருக்கின்றன.

(ii) சாலைச் சந்திப்புகளிலும், நடந்து செல்வோர் கடக்குமிடங்களிலும், வண்டிப்போக்குவரத்தையும், நடந்து செல்வோரையும் நெறிப்படுத்துவதற்காக போக்குவரத்துக் காவலர் அமர்த்தப்படுகின்றனர்.

(iii) அவர்கள், சாலைகளிலும், சாலை ஓரங்களிலும் போக்குவரத்துக்குத் தடை ஏற்படுமானால் அதனைச் சரி செய்வதற்காகவும் நகரக் காவல் விதிகளின் கீழும் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து விதிகளின் கீழும் வழக்குப் பதிவு செய்வதற்காகவும் அவர்கள் ரோந்துப் பணியிலும் அமர்த்தப்படுகின்றனர்.

(iv) ஒழுங்கு மீறிச் செல்லும் வண்டிகளைக் காவலர்களே நிறுத்துவதில்லை. ஆனால் அவ்வண்டியின் பதிவு எண்ணைக் குறித்து வைத்து தனி அறிக்கை கொடுக்கின்றனர். அதன் பேரில் அந்த வண்டியின் உரிமையாளர் மீது வழக்குத் தொடரப் படுகிறது.

(v) போக்குவரத்து நெரிசல் மிகுந்த நேரங்களில் நடந்து செல்வோர் கடக்குமிடங்களில் தேவையான காவலர் அமர்த்தப் படுகின்றனர்.

(vi) சாலை விதிகளைப் புறக்கணித்து மனம்போன போக்கில் நடந்து செல்வோர் மீதும் சைக்கிள்காரர்களுக்கும், மோட்டார் வண்டி ஓட்டுவோருக்குமிடையே தகராறு ஏற்படும் போது சாலை விதிகளை மீறும் சைக்கிள்காரர்கள் மீதும் வழக்குகள் பதிவு செய்யப்படுகின்றன.

(vii) சாலை விதிகளை மக்களுக்கு எடுத்துக்கூறும் வகையில் பிரச்சார வண்டிகள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

(viii) குழந்தைகள் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்காவில் போக்குவரத்து அடையாளக்குறிகள், சாலையைப் பயன்படுத்தும் முறை ஆகியவை குறித்து பள்ளிக் குழைந்தைகளுக்கு முறையாகப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது, ஊர்க்காவல் படையினருக்கும் தொண்டு புரிய விழையும் கல்லூரி மாணவர்கட்கும் சாலைப் போக்குவரத்து முறைப்படுத்தும் பணியில் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு அவர்களும் அப்பணியில் பயன்படுத்தப்படுகின்றனர்.

(ix) தேவையான இடங்களிலும் மேம்பாடு செய்வதற்கு இயலும் இடங்களிலும் பொறியியல் மேம்பாட்டுப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன.

(x) நடைமுறை அனுபவ அடிப்படையில், விபத்துக்களைக் குறைப்பதற்காக 'ஒரு வழிப்பாதை 'வழி அல்ல', 'இங்கு நிறுத்தக்கூடாது', 'மெதுவாகச் செல்லவும்', போன்ற கட்டுப் பாடுகள் செயல்படுத்தப்படுகின்றன.

(xi) நகரத்தில் பல இடங்களில் போக்குவரத்து நெரிசல் மிகுந்த சந்திப்புகளில் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு தானியங்கி விளக்குகள் பொருத்தப்பட்டுள்ளன.

(xii) குறிப்பிட்ட விபத்துத் தடுப்புச் சிறப்பு நடவடிக்கை யாக, குடிபோதையில் மோட்டார் வண்டி ஓட்டுபவர்களைக் கண்டுபிடிப்பதற்காக குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஒரு முறை திடீர் சோதனையை நடத்த குறிப்பாக நாட்டம் செலுத்தப் பட்டது.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு ஆற்றும் பணி.

சென்னையிலுள்ள போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவில் மேற்பார்வைப் பொறியாளர் ஒருவர் இருக்கிறார். இரண்டு கோட்டங்கள் உள்ளன. இந்த மேற்பார்வைப் பொறியாளர் சென்னையில் இருக்கிறார். சென்னைக் கோட்டம் சென்னை பெருநகரப் பகுதியிலுள்ள போக்குவரத்துப் பிரச்சினைகளை கவனிக்கின்றது. திருச்சிராப்பள்ளியிலுள்ள மற்றொரு கோட்டம் பிற மாவட்டங்களைக் கவனிக்கின்றது. வண்டிகளுக்கும், நடந்து செல்வோருக்கும் போக்குவரத்து வசதிகளை எளிதாக்குவதற்கும் சாலை வசதிகளை அதிக அளவுக்குப் பயன்படுத்திக் கொள்ள போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்தவும் வேண்டி போக்குவரத்து நிர்வாக முறைகளைத் தொடர்ந்து கவனித்து வருவது இப்பிரிவின் நோக்கமாகும்.

சென்னைக் கோட்டம்.

உலக வங்கித் திட்டத்தின் கீழ் ரூபாய் 21 இலட்சம் மதிப்பில் 10 சாலை சந்திப்புகளில் அடையாள விளக்குகள் அமைப்பதற் கான செயற்குறிப்புகள் முடிவு செய்யப்பட்டுவிட்டன. உலக

வங்கிக் குழுவின் போக்குவரத்து ஆலோசகர் கேட்டுக்கொண்டபடி பெருவழிகள், வளைவுச்சாலைகள் ஆகியவை குறித்து போக்குவரத்து ஆய்வு நடத்தப்பட்டு விவரங்கள் முடிவு செய்யப்பட்டுவிட்டன.

நடந்து செல்வோர் சுரங்கப் பாதைகளைப் பயன்படுத்துவது குறித்து ஆய்வு நடத்தி, மக்கள் அவற்றைச் சரியான முறையில் பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கான செயற்குறிப்புகளை வகுக்க எல்லா சுரங்கப்பாதைகளிலும் விரிவான ஆய்வு நடத்தப்பட்டு வருகிறது.

திருச்சிராப்பள்ளிக் கோட்டம்.

இக்கோட்டம் ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் மேற்கொள்ளப்படவேண்டிய போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப்பணிகள், போக்குவரத்துக் கணக்கெடுப்பு விவரங்கள் முதலியவற்றிற்கான செயற்குறிப்புகளைத் தயாரித்து முடித்துள்ளது. தேசிய நெடுஞ்சாலையில் 40 சாலைசந்திப்புகளில் போக்குவரத்து ஆய்வும், நேரிட ஆய்வும் நடத்தப்பட்டுள்ளன. தேசிய நெடுஞ்சாலை அல்லாத 56 சாலை சந்திப்புகளை மேம்படுத்துதல் விபத்து ஏற்படக்கூடிய இடங்கள், 5 இடங்களில் நிலவடிவமைப்பினை மேம்படுத்துதல் முதலியவற்றிற்கான செயற்குறிப்புகளும் இவை தவிர மதுரை, கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி, திருப்பூர் முதலிய நகரங்களை மேம்படுத்துவதற்கான ஒருங்கிணைப்புத் திட்டம் குறித்த அறிக்கைகளும் முடிவு செய்யப்பட்டுவிட்டன.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை நடவடிக்கைகளின் அட்டவணை.

இந்திய அரசியலமைப்புச் சட்டத்தின்படியான ஆறாவது சட்டமன்றப் பேரவையின் நான்காவது கூட்டத் தொடர்.

1979 ஏப்ரல் 6, 7, 9, 11, மற்றும் 16 ம் நாட்கள்.

(தொகுதி XXX — 1 முதல் 5 வரை).

பக்கங்கள்

'அ'

அகதிகள்—

இராணிப்பேட்டை, இலங்கை அகதிகளுக்கு வீடு கட்டுதல் 229

அண்ணாமலை, திரு. எம்.—

அரூர் வட்டம், புதிய அணைகள் கட்டுதல் 186

கீளானூர் அரிசனக் குடியிருப்புக்கு அருகில் நில ஆக்கிரமிப்பு 186—187

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு, இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 275

அப்புனு கவுண்டர், திரு. கா.—

சேலம்-தர்மபுரி மாவட்ட எல்லை, தொப்பையாற்றின் குறுக்கே பாலம் அமைத்தல் 391

அம்பிகாபதி திரு. மு.—

அலுவல் ஆய்வுக்குழுவின் முடிவு (த.கோ.) 699

ஆசைத்தம்பி, (திரு.) உடலைக் கொண்டுவர மைய அரசு தனி விமானம் தருவது 377

உறுப்பினர்கள் கொடுத்துள்ள அறிவிப்புகள் (த.கோ.) 560

பக்கங்கள்

"அ"—தொடர்ச்சி.

அம்பிகாபதி, திரு. மு.—தொடர்ச்சி.

உறுப்பினர்கள் கொடுத்துள்ள அறிவிப்புகளை எடுத்துக் கொள்வது (த.கோ.) 649

சட்டமன்ற தேர்தல், இந்து பத்திரிகையில் வந்துள்ள செய்தி (ஒ.பி.) 499

தஞ்சை மாவட்டம், நெசவுத் தொழில் தொடங்குதல் 234

பாகிஸ்தான் முன்னாள் அதிபர் தூக்கிலிடப் பெற்றது குறித்து (ஒ.பி.) 143

மண்ணெண்ணெய் தட்டுப்பாடு, அமைச்சரிடம் அறிக்கை கோருதல் (த.கோ.) 236

மன்னார்குடி கூட்டுறவு பால் வழங்கு சங்கத்தின் நிர்வாகம் 226

மன்னார்குடி-நீடாமங்கலம் சாலை, பாலம் அமைத்தல் 179

மின் குறைப்பு, தொழிற்சாலைகள் இயங்க முடியாமை (ஒ.தீ.) 240—242

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் 573—576

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

அர்ச்சுனன், திரு. வி.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித்துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு, இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 312—314

அரங்கசாமி, திரு. க.—

குன்னூர் மருத்துவமனைக்கு புதிய கட்டிடம் 180

நீலகிரி மாவட்டம் புதிய நுகர்வோர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் 234

அரங்கநாதன் திரு. அ. க.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் 666—668

பக்கங்கள்

"அ"—தொடர்ச்சி.

அரங்கநாதன், திரு. சென்னை மு.—

கிராம உத்தியோகப் பயிற்சிக்கும் சர்வே பயிற்சிக்கும் சேர்த்து சான்றிதழ் வழங்கல் 180

சென்னை மாநகராட்சி நண்பகல் உணவு சமையல் கூடத்தில் பணியாற்றும் அலுவலர்கள் 383—389

அரிசன நலம்—

சிங்காநல்லூர் காமராஜ் அரிசன பகுதிக்கு அடிப்படை வசதிகள் 223

தெற்குளம்பட்டி அரிசனக் குடியிருப்பு, சுடுகாடு வசதி 227

பெரும்பூண்டி அரிசன மக்களுக்கு வீட்டு மனை (கலசப் பாக்கம் தொகுதி) 216

மாநில அரிசன நலக்குழு, உறுப்பினர்கள் விவரம் 146—149

வலங்கைமான், அம்மாப்பேட்டை ஒன்றியங்கள், தாழ்த்தப் பட்டோருக்கு வீடுகள் 199—200

வன்னியனூர் கிராம அரிசன காலனி, சாலை வசதி 217—218

வேடந்தவாடி அரிசன மக்களுக்கு வீட்டுமனை (கலசப் பாக்கம் தொகுதி) 215

அலுவலகம்—

திருவண்ணாமலை ரேடியோ பேற்பார்வையாளர் 189

அலுவலர்கள்—

ஊராட்சி ஒன்றியங்கள், சிறப்பூதியம் 635—636

ஊராட்சி விரிவாக்க அலுவலர்கள், நியமனம் 634

கூட்டுறவு நிறுவனங்கள், குடும்பநல நிதித்திட்டம் 173—175

சென்னை மாநகராட்சி, நண்பகல் உணவு சமையல் கூடத்தில் பணியாற்றுபவர்கள் 388—389

மருத்துவர்கள் வெளிநாடு செல்ல அனுமதி 644—645

வனத்துறை, மலை ஏறும் பயிற்சி 222—224

அழகர்சாமி, திரு. சோ.—

அலுவல் ஆய்வுக் குழுவின் முடிவு (ஒ.பி.) 535—534

TRUTH ALONE TRIUMPHS

பக்கங்கள்

அ—தொடர்ச்சி.

அழகர்சாமி, திரு. சோ.—தொடர்ச்சி.

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தீ.) 405—406, 409, 424, 429

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுதிப்பு :

நிலவரித்துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு, இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு. 321—327

அறிக்கை—

விதி 82 ஏ-ன் கீழ் திருத்தம், வருவாய்த்துறை கோட்டங்கள் 469—470

அன்பழகன், திரு க.—

ஒழுங்குப் பிரச்சனை எப்போது எழுப்பப் பெறவேண்டும் என்பது குறித்து (ஒ.பி.). 253, 256, 258, 259

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தீ.) 401, 402, 409—410

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு

மருத்துவம், பொதுச் சுகாதாரம் 31—47, 48—62 65,

“ ஆ ”

ஆசிரியர்கள்—

உயர் இடைநிலை வகுப்பு ஆசிரியர்கள், சிறப்பு ஊதியம் 195—196

உயர்நிலைப்பள்ளி தலைமை ஆசிரியர்கள், ஊதிய நிர்ணயம் 224

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

பக்கங்கள்

ஆ—தொடர்ச்சி.

ஆண்டி அம்பலம் திரு. மெ.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், சாலைகளும் பாலங்களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைகளும் பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு. 703

ஆலயங்கள்—

தூத்துக்குடி சங்கர ராமேஸ்வரர் திருக்கோயில், சொத்துக்கள் விவரம். 195

பழனி இழுவை இரயில் மூலம் வருவாய் 233—234

ஆறுமுகம், திரு. எச். ஜி.—

உறுப்பினர்கள் கொடுத்துள்ள அறிவிப்புகளை எடுத்துக் கொள்வது (த.கோ.) 649

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு, இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 317—321

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், சாலைகளும் பாலங்களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைகளும் பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு. 729—752

ஆறுமுகம், திரு. சேலம் மு.—

ஆசைத்தம்பி (திரு.) வீட்டுக்குச் இறுதி மரியாதை செலுத்தச் சென்றவர்கள் தாக்கப்பட்டது (ஒ.தீ.). 553

சிவகாசி பகுதி தீப்பெட்டித் தொழிற்சாலைகள், சிறுமிகள் நியமனத்தைத் தடைசெய்தல் 639

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தீ.) 415—416

பக்கங்கள்

ஆ—தொடர்ச்சி.

ஆறுமுகம், திரு. சேலம் மு.—தொடர்ச்சி.

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மருத்துவம், பொதுச் சுகாதாரம் 26—30

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் 602, 612, **695**

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், சாலைகளும் பாலங்களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து சாலைகளும், பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு. 701, 702, 703, 704, 705

"இ"

இயற்கைச் சீற்றங்கள்—

நன்னிலம் ஒன்றியம், வெள்ள நிவாரண நிதி ஒதுக்கீடு **197**

நிலக்கோட்டை, வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு வீடுகள். 182

வாணியம்பாடி, வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு மாற்று வீட்டு மனைகள் (க.எ.) 651—653

இரங்கல் **குறிப்பு—**

ஆசைத்தம்பி, (திரு.) முன்னாள் உறுப்பினர் 380

இராகவானந்தம், **திரு. எஸ்.—**

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு, இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 291

இ.—தொடர்ச்சி.

இராகவானந்தம், திரு. எஸ்.—தொடர்ச்சி.

இராசமாணிக்கம், திரு. இரெ.—

மருத்துவம், பொதுச் சுகாதாரம் 45

எழுமகளூர்—பொரும்பூர் சாலை, நண்டலாற்றில் பாலம் அமைத்தல் (தஞ்சை மாவட்டம்) 231

கோமலி—கங்காதரபுரம் சாலை, நண்டலாற்றில் பாலம் அமைத்தல் (தஞ்சை மாவட்டம்) 231

பழைய கூடலூர் ஊராட்சி எல்லை, வீரசோழன் ஆற்றில் பாலம் அமைத்தல் (தஞ்சை மாவட்டம்) 232

பொம்பூர்—கடக்கம் சாலை, வீரசோழன் ஆற்றில் பாலம் அமைத்தல், (தஞ்சை மாவட்டம்) 230

மாந்தை கப்பூர் சாலை, நாட்டாற்றில் பாலம் அமைத்தல் (தஞ்சை மாவட்டம்) 232

முத்தூர்-வடகரை சாலை, கடலாழி ஆற்றில் பாலம் அமைத்தல் (தஞ்சை மாவட்டம்) 231

வழுவூர்-பூவாலை சாலை, மகிமாலையாற்றில் பாலம் அமைத்தல் (தஞ்சை மாவட்டம்) 232

இராதா திரு. எஸ். ஆர்.—

இந்தியன் எக்ஸ்பிரஸ், தினமணி நாளேடுகள் மீது (உ.பி.) 548—549

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80 வாக்கெடுப்பு:

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு, இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 297—300

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் 603—615

மாநில ஆயத் தீர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும் தீர்வைகளும்-நிர்வாகம் 87—88, 98, 102—103

பக்கங்கள்

இ.—தொடர்ச்சி.

இராமச்சந்திரன் திரு. எம். ஜி.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் 470, 471, 478, 611, 615, 616, 676—697

இராமச்சந்திரன், திரு. ச.—

அலுவல் ஆய்வுக் குழுவின் முடிவு (ஒ.பி.) 529—530, 535—539, 543, 545

ஆசைத்தம்பி (திரு.) வீட்டுக்கு இறுதி மரியாதை செலுத்தச் சென்றவர்கள் தாக்கப்பட்டது (ஒ.தீ.) 553—559

என்.ஜி.ஓக்கள் பிரச்சினை குறித்து (க.கோ.) 236

ஒழுங்குப் பிரச்சனை எப்போது எழுப்பப் பெறவேண்டும் என்பது குறித்து (ஒ.பி.) 254, 255, 258

சம்பத் (திரு.) செஞ்சி, வன்முறையாளர்கள் தீ வைத்துக் கொல்ல முயன்றது (க.ஈ.அ.) 443—444, 445, 446

தேயிலைத் தோட்டத் தொழிலாளர்கள் குறித்து ஒத்தி வைப்புத் தீர்மானம் குறித்து (க.கோ). 246

பாகிஸ்தான் முன்னாள் அதிபர் தூக்கிலிடப் பெற்றது குறித்து (ஒ.பி.) 143, 144

மின் குறைப்பு, தொழிற்சாலைகள் இயங்க முடியாமை (ஒ.தீ.) 242—244

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் 592, 593, 559,—665

பக்கங்கள்

இ—தொடர்ச்சி.

இராமச்சந்திரன், திரு. செஞ்சி. ந.—

செஞ்சி, குடிநீர் வழங்கல்	205
செஞ்சி வட்டம், கிணறு வெட்ட கடன், விவரம்	202
தியாக துருக்கத்தில் வரலாற்றுச் சின்னங்கள் (கள்ளக் குறிச்சி வட்டம்)	222
போக்குவரத்துக் கழகங்களிடையே ஊழியர்கள் மாற்றம், விதிகள் விவரம்	151

இராமசாமி, திரு. எஸ். ஜே.—

காஞ்சிபுரம், பட்டு உற்பத்தி தொழிற்சாலை அமைத்தல்	160
சென்னை பள்ளிக் கல்வி இயக்குநரகத்தில் தொலைக் காட்சிப் பெட்டி அமைத்தல்.	225
இருதய சிகிச்சைப் பிரிவு, சென்னை பொது மருத்துவ மனை	645
வடாற்காடு மாவட்டம், கூட்டுறவுக் கடன் நிலுவை	224
வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :	
மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம்	490—492, 591, 610
மாநில ஆயத்தீர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும், தீர்வைகளும்—நிர்வாகம்.	89—92
மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், சாலைகளும் பாலங் களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைகளும் பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு.	736

இராமலிங்கம், திரு. செ.—

தென்னாற்காடு மாவட்டம், வெள்ளாற்றில் கரை அமைத்தல்.	176

சட்டமன்றப் பேரவை LEGISLATIVE ASSEMBLY TAMIL NADU வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

பக்கங்கள்

இ—தொடர்ச்சி.

இளங்கோவன், திரு. கோ.—

உயர் இடைநிலை வகுப்பு ஆசிரியர்கள், சிறப்பு ஊதியம். 195

உயர்நிலைப்பள்ளி தலைமை ஆசிரியர்கள், ஊதிய நிர்ணயம். 224

11-ஆம் வகுப்பில் தேர்ச்சியடையாதவர்கள், பிளஸ் 2 வகுப்பில் சேர்ப்பது. 519

ஈ.

ஈஸ்வரமூர்த்தி என்கிற சொரணம், திரு. பி.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு:

மணிமுத்தாறு, பாசன வாய்க்காலில் லைனிங் திட்டம். 158

ரவண சமுத்திரம்-கோவிந்தபேரி இணைப்புப் பாலம் (தாம் போதி) ராமநதியின் குறுக்கே 392

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு, இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 277, 278

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், சாலைகளும் பாலங்களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைகளும் பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு. 705

விக்கிரமசிங்கபுரம் ஈ. எஸ். ஐ. மருத்துவமனை, தொழிலாளர் குடும்பங்களுக்கும் வசதி செய்தல். 500

உச்சி, திரு. கே.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு:

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு, இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 293—297

“உ”

உணவகம்—

சென்னை விரைவுப் பேருந்து நிலையத்தில் சிற்றுண்டிச் சாலை 223

உணவுப் பொருள்—

நெல், கொள்முதல் விவரங்கள் 510—514

பக்கங்கள்

"உ"—தொடர்ச்சி.

உத்திராபதி, திரு. பொ.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மாநில ஆயத்தீர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும் தீர்வைகளும்—நிர்வாகம் 99—101

உமாநாத், திரு. ரா.

என்.ஜி.ஓக்கள் பிரச்சினை குறித்து (க.கோ.) 236

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் 682, 688

உரிமைப் பிரச்னைகள்—

பார்க்க—தலைவர்

உள்ளாட்சிகள்—

ஊராட்சி—திருமணி, விவசாய கிடங்கு கட்டடம் 388

ஊராட்சி ஒன்றியங்கள்—

கலசப்பாக்கம், சமுதாயக் கிணறுகள் 181

தொழில் வளர்ச்சி அதிகாரிகள் விவரம் 177

நன்னிலம், வெள்ள நிவாரண நிதி ஒதுக்கீடு 197

பணியாளர்களுக்கு, சிறப்பூதியம் 635—636

புதுப்பாளையம், ஆசிரியர்கள் ஊதிய உயர்வை நிறுத்தி வைத்தல் 222

மதுக்கரை, புதுப்பதி மலைவாழ் மக்களுக்கு பள்ளிக் கட்டிடம் 201

வட ஆற்காடு மாவட்டம், மதிய உணவில் ஒன்றியங்களின் தொகை 176—177

வலங்கைமான், அம்மாப்பேட்டை, தாழ்த்தப்பட்டோருக்கு வீடுகள் 199—200

ஜீப் வழங்கல் 187

பக்கங்கள்

உ—தொடர்ச்சி.

நகராட்சி—

சிங்காநல்லூர் காமராஜ் அரிசன பகுதிக்கு அடிப்படை வசதிகள் 233

பேரூராட்சிகள்—

ஊராட்சி விரிவாக்க அலுவலர்கள், நியமனம் 634

வத்திராயிருப்பு, நகராட்சியாக்கல் 523—524

மாநகராட்சிகள்—

சென்னை, நண்பகல் உணவு சமையல்கூடத்தில் பணியாற்றும் அலுவலர்கள் 388—389

மதுரை நகரம், அபிவிருத்தித் திட்டம் 637, 638

'எ'

எட்மண்ட், திரு. க. உரோ.—

அலுவல் ஆய்வுக் குழுவின் முடிவு (ஓ.பி.) 541—542

மண்ணெண்ணெய் தட்டுப்பாடு, அமைச்சரிடம் அறிக்கை கோருதல் (த.கோ.) 235—236

மண்ணெண்ணெய் தட்டுப்பாடும், விநியோகமும் (அறி.) 438—442

எரிபொருள்—

மண்ணெண்ணெய் தட்டுப்பாடும், விநியோகமும் (அறி.) 438—442

'ஏ'

ஏகாம்பர ரெட்டி, திரு.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு, இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 446—451, 464, 467

பக்கங்கள்

"ஏ"—தொடர்ச்சி.

ஏடுகள்—

பேரவை முன் வைக்கப் பெற்றவை 111—112, 331, 493, 616, 738

'ஒ'

ஒத்திவைப்புத் தீர்மானங்கள்—

பார்க்க—தலைவர்

ஒழுங்குப் பிரச்னைகள்—

பார்க்க—தலைவர்

"க"

கட்டடங்கள்—

இத்தலார் அரசினர் உயர்நிலைப்பள்ளி, சேலம் 631

கூறைநாடு நகராட்சி உயர்நிலைப்பள்ளி, தீ விபத்து 191—192

திருமங்கலம் உயர்நிலைப்பள்ளி, கட்டிடம் கட்டுதல் 228

தென்காசி தாலுக்கா, கதர் இலாக்கா கட்டிடம் 164—165

நெய்காட்டன்விளை அரசு துவக்கப்பள்ளி 182—183

கண்ணன், திரு. எம்.—

சம்பத் (திரு.) செஞ்சி, வன்முறையாளர்கள் தீ வைத்துக் கொல்ல முயன்றது (க.ஈ.) 443

கணேசன் திரு. இ.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், சாலைகளும் பாலங்களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைகளும் பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு. 720—725

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

பக்கங்கள்

க—தொடர்ச்சி.

கணேசன், திரு. எஸ்.—

உயர்நிலைப்பள்ளிகளில் தொழிற்கல்வி 192

கர்நாடகம், தமிழ் கல்வெட்டு சாசனங்கள் 388

குடிசை பகுதி முன்னேற்ற திட்டம், செயல்படல் 524

தொழிற்கல்வி பெற்று வேலையில்லாதோர், விவரம் 192

நீர் மின்விசை, ஆய்வுத் திட்ட அறிக்கை 619

முறைசாராக் கல்வி நிலையங்கள், விவரம் 196

கந்தசாமி, திரு கே.—

ஆசைத்தம்பி (திரு.) வீட்டுக்கு இறுதி மரியாதை செலுத்தச் சென்றவர்கள் தாக்கப்பட்டது (ஒ.தீ.) 552—553

ஒழுங்குப் பிரச்சனை எப்போது எழுப்பப்பெற வேண்டும் என்பது குறித்து (ஒ.பி.) 256—257

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு : மருத்துவம், பொதுச் சுகாதாரம் 21—26

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் 612, 689—690

மாநில ஆயத் தீர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும், தீர்வைகளும்—நிர்வாகம் 96, 106—108

கருணாநிதி, திரு. மு.—

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தீ.) 416—420, 422, 428

கல்லூரிகள்—

கால்நடைக் கல்லூரி, வீட்டில் வளர்க்கும் பிராணிகள் மூலம் நோய்கள் பரவுவது குறித்து ஆராய்ச்சி 393—397

மாயூரம் ஞானாம்பிகை பெண்கள் கல்லூரி, விரிவுபடுத்தல் 190

சத்யமேவ வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

க—தொடர்ச்சி.

பக்கங்கள்

கல்வி—

அகதிகளுக்கு எஸ்.எஸ்.எல்.சி. தேர்வு கட்டண சலுகை 205—206

முறைசாராக் கல்வி நிலையங்கள், விவரம் 196—197

விஞ்ஞான கல்வித் திட்டம், யூனிசெப் உதவி 387

கவன ஈர்ப்புகள்—

சம்பத் (திரு.) செஞ்சி, வன்முறையாளர்கள் தீ வைத்துக் கொல்ல முயன்றது 443—446

திருவில்லிபுத்தூர் கமாபட்டி விவசாய கூட்டுறவுக் கடன் சங்கம் குறித்து 250, 252, 259—261

வாணியம்பாடி, வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு மாற்று வீட்டு மனைகள் 651—653

வெலிங்டன் ரிசர்வாயர், பாசன நிலங்களுக்கு தண்ணீர் தீர்வை உயர்த்தப் பெற்றிருப்பது 561—563

கழகங்கள்—

போக்குவரத்து ஊழியர் மாற்றல், ஊர்திகள் 151—156

வேளாண் தொழில், டிராக்டர் உற்பத்தி 156—158

காளிமுத்து, திரு. கா.—

திருவேற்காடு நகரியம் அமைத்தல் (தனி. தீ.) 564

விதி 82-ஏ இன் கீழ் திருத்தம், வருவாய்த் துறை கோட்டங்கள் (அறி.) 469—470

கிட்டப்பா, திரு. என்.—

அகதிகளுக்கு எஸ். எஸ். எல். சி. தேர்வு கட்டணச் சலுகை 205

அம்பாசமுத்திரம் உயர்நிலைப்பள்ளி சுற்றுச் சுவர் கட்டுதல் 183

இந்திய அரசியல் அமைப்பு, பள்ளி மாணவர்களுக்குக் கற்பித்தல். 385

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

பக்கங்கள்

க—தொடர்ச்சி.

கிட்டப்பா, திரு. என்.—தொடர்ச்சி.

இராணிப்பேட்டை இலங்கை அகதிகளுக்கு வீட்டு வசதி 229

இராணி மேரி கல்லூரி மாணவியர் விடுதி, கணக்கு தணிக்கை 628

கால்நடைக் கல்லூரி, வீட்டில் வளர்க்கும் பிராணிகள் மூலம் நோய்கள் பரவுவது குறித்து ஆராய்ச்சி. 395

கூறைநாடு நகராட்சி உயர்நிலைப்பள்ளிக் கட்டிடம், தீ விபத்து 191

கொடைக்கானல் உருளைக்கிழங்கு பயிரிடும் நிலம் குத்தகை 191

கோவை ஒருங்கிணைந்த மேம்பாட்டு திட்டத்தின் மூலம் வீடு கட்டுதல் 526—527

சாலைகள் மேம்பாட்டு திட்டம், மத்திய அரசு உதவி 198

செஞ்சி, சத்தியமங்கலம் ஏரி கொள்ளளவை உயர்த்தல் 184

சென்னை துறைமுகம், விரிவுபடுத்துதல் 150

சென்னை விரைவுப் பேருந்து நிலையத்தில் சிற்றுண்டிச் சாலை 223

சேத்தூர் வாய்க்கால் சிரமைத்தல் பணிகள் (தஞ்சை மாவட்டம்) 228

தஞ்சாவூர் மாவட்டம் சமுதாயக் கிணறுகள் 636

தருமபுரி மாவட்டம், தோண்டி எடுக்கப்பட்ட சிலைகள் 206

தியாகராசபுரம், தீக்கிரையான குடிசைகள் 208

திருமங்கலம் உயர்நிலைப்பள்ளி, கட்டிடம் கட்டுதல் 328

நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகம், கிடங்குகளில் சுமை தூக்கும் பணிகள் 381

நெய்கண்டன்விளை, அரசு துவக்கப் பள்ளி கட்டடம் கட்டுதல் 182—183

மத்தியப் பிரதேசம், காளிதாசர் நினைவு விழா நிதியுதவி 207

மாயூரம், அண்ணா சிலை பராமரிப்புச் செலவு 227

மாயூரம் ஞானாம்பிகை பெண்கள் கல்லூரி விரிவு படுத்தல் 190

வனத்துறை அதிகாரிகளுக்கு மலை ஏறும் பயிற்சி 223

விஞ்ஞானக் கல்வித் திட்டம், யூனிசெப் உதவி 387

பக்கங்கள்

க—தொடர்ச்சி.

கிராமத் தொழில்கள்,—

பனை விபத்தில் இறந்தவர்கள் குடும்பத்திற்கு நிதி யுதவி 187

பனைவெல்லம் விலை 502—504

கிருஷ்ணசாமி, திரு. கே. ஏ.—

திருவில்லிபுத்தூர் கமாபட்டி விவசாய கூட்டுறவுக் கடன் சங்கம் குறித்து (க. ஈ. அ.) 250, 252, 260—261

கிருஷ்ணன், திரு. பி.—

சம்பத் (திரு.) செஞ்சி வன்முறையாளர்கள் தீ வைத்துக் கொல்ல முயன்றது (க. ஈ.). 443

கிருஷ்ணன், திரு. ரா.—

ஆறுமுகநேரி, பி. ஆர். சி. தொழிற்சாலை மூடிக் கிடத்தல் 197

சிவகிரி குஷ்டரோக மருத்துவமனை 181

மருத்துவத்துறை, பட்ட மேற்படிப்பு மாணவர்கள் விவரம் 203

மின் கட்டணங்கள், வித்தியாசம் 168

மின் கட்டணம், பத்து லட்சம் ரூபாய்க்கு மேல் பாக்கி வைத்திருப்பவர்கள். 624

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு:

நிலவரித்துறை

முத்திரைத்தாள்கள்—நிர்வாகம்

இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்து துயர் தணிப்பு

இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும்

ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 275

வாசுதேவநல்லூர் சிறு தொழில்கள் விவரம் 213—215

குடிநீர்—

இளையாங்குடிக்கு வழங்கும் திட்டம் 390

கீரப்பாளையம் ஒன்றியம், குழாய்க் கிணறுகள் விவரம் 210—221

பக்கங்கள்

க—தொடர்ச்சி.

குடிநீர்—தொடர்ச்சி.

செஞ்சி, குடிநீர் வழங்கல் 208

தஞ்சாவூர் மாவட்டம், சமுதாயக் கிணறுகள் 136—137

நரிக்குடி, குடிநீர்த் திட்டம் 638

பழனி தாலுக்கா, பாதிகாக்கப்பட்ட குடிநீர் வழங்கல் 522—523

குழுக்கள்—

பொதுக் கணக்குக் குழு :

1973-74-ம் ஆண்டிற்கான இந்திய தணிக்கைத் துறைத் தலைவரின் துணை அறிக்கையில் (சிவில்) மீதான அறிக்கையை (ஏழாவது அறிக்கை) அளித்தல் 446

கணக்குகள் மற்றும் இந்திய தணிக்கைத் துறைத் தலைவரின் சிவில் துறைகள் பற்றிய அறிக்கை, அளித்தல் 653

கூட்டுறவுகள்—

அலுவலர்கள், குடும்ப நல நிதித்திட்டம் 173—175

செஞ்சி வட்டம், கிணறு வெட்ட கடன் விவரம் 202—203

தண்டராம்பட்டு, கற்பகம் சிறப்பங்காடி இயங்காமை 171—173

தர்மபுரி மாவட்ட மத்திய கூட்டுறவு வங்கி, முறைகேடுகள் 504—508

திருவண்ணாமலை, செங்கம் வட்டங்கள், விவசாயிகளுக்கு கூட்டுறவு கடன்கள் வழங்கப்படாமை 508—509

நீலகிரி மாவட்டம், புதிய நுகர்வோர் கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் 234

மன்னார்குடி கூட்டுறவு பால் வழங்கு சங்கத்தின் நிர்வாகம். 276

வடாற்காடு மாவட்டம், கூட்டுறவுக் கடன் நிலுவை 221—225

விவசாயக் கடன், தானியமாகத் திரும்பப் பெறல் 193—194

கைத்தறி—

பழையனூர், கைத்தறி கூட்டுறவு நெசவாலை திறத்தல் 211

கோதண்டராமன், திரு. வி. கே.—

ஊராட்சி ஒன்றியங்கள், பணியாளர்களுக்கு சிறப்பூதியம். 635

குடிநீர் வாரியம், மின் விசை பம்ப் செட்டுகள் அமைத்தல் 188—189

பக்கங்கள்

க்—தொடர்ச்சி.

கோதண்டராமன், திரு. வி. கே.—தொடர்ச்சி.

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மருத்துவம், பொதுச் சுகாதாரம் 1—17

மாநில ஆயத்திர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும், திர்வைகளும்—நிர்வாகம் 72

மோட்டார் வண்டிகள், சட்டங்கள், சாலைகளும், பாலங்களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைகளும், பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு 700—704

கோபாலன், திரு. போ.—

இத்தலார் அரசினர் உயர்நிலைப்பள்ளி, கட்டட சேதம். 631

ஊராட்சி மன்ற வானொலிப் பெட்டிகள், பொது நூலகங்களில் வைத்து இயக்குதல். 518

கோவிந்தராசன், திரு. சி.—

மாநிலத்தின் உயர் தொடக்கப்பள்ளிகள் விவரம் 179

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் 564—572, 615—623

மாநில ஆயத்திர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும் திர்வைகளும்—நிர்வாகம் 70, 82—87, 88, 90

கோவேந்தன், திரு. எம். ஆர்.—

காலகம்—ஆவுடையார் கோயில் சாலை, பூனைக்குத்தி ஆற்றின் குறுக்கே பாலம். [illegible]

பக்கங்கள்

க—தொடர்ச்சி.

கோவேந்தன், திரு. எம். ஆர்.—தொடர்ச்சி.

பண்ணவயல்—ஓட்டங்காடு சாலை, அக்கினி ஆற்றின் குறுக்கே பாலம். 208

பிற்பட்டோர் நல ஆலோசனைக் குழு அமைத்தல். 515

ச.

சங்கரய்யா, திரு. என்.—

அலுவல் ஆய்வுக் குழுவின் முடிவு (ஓ.பி.) 527—529, 531, 532, 539, 541, 542, 545

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தீ.). 402—403, 404, 407, 422—423, 428—429

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு, இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 281—293

மாநில ஆயத்தீர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும் தீர்வைகளும்—நிர்வாகம். 270—271

சண்முகம், திரு. கூத்தக்குடி, ச.—

அலுவல் ஆய்வுக் குழுவின் முடிவு (ஓ.பி.) 543

உறுப்பினர்கள் கொடுத்துள்ள அறிவிப்புகளை எடுத்துக் கொள்வது (த.கோ.). 649—650

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தீ.) 407, 408, 409

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

பக்கங்கள்

ச—தொடர்ச்சி.

சண்முகம், திரு. கூத்தக்குடி, ச.—தொடர்ச்சி.

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்டம் நிர்வாகம் 611, 612, 693

சதாசிவம், திரு. செ.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு, இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 274, 276, 308—312

மாநில ஆயத்தீர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும் தீர்வைகளும்—நிர்வாகம் 71

மோட்டார் வண்டிகள், சட்டங்கள், சாலைகளும், பாலங்களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைகளும், பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு 701

சந்திரன், திரு. ப.—

ஆசைத்தம்பி (திரு) வீட்டுக்கு இறுதி மரியாதை செலுத்தச் சென்றவர்கள் தாக்கப்பட்டது (ஒ.தீ.) 549

ஒழுங்குப் பிரச்சனை எப்போது எழுப்பப்பெற வேண்டும் என்பது குறித்து (ஒ.பி.) 257

திருமணி, ஊராட்சி விவசாய கிடங்கு கட்டடம் 388

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தீ.). 427—428, 434

பக்கங்கள்

ச—தொடர்ச்சி.

சந்திரன், திரு. ப.—தொடர்ச்சி.

வேலூர் மருத்துவ மனையில் மருத்துவ அதிகாரிகள் நியமனம். 207

சமரசம், டாக்டர் கே.—

சம்பத் (திரு.) செஞ்சி, வன்முறையாளர்கள் தீ வைத்துக் கொல்ல முயன்றது (க.ஈ.) 443, 446

தருமபுரி மாவட்டம், சமூக நலத்துறைக்கு ஒதுக்கீடு. 201

தருமபுரி மாவட்ட மத்திய கூட்டுறவு வங்கி, முறைகேடுகள் 504

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் 481—486

மாநில ஆயத்தீர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும் தீர்வைகளும்—நிர்வாகம். 77—81

சமூக நலம்—

இராணிப்பேட்டை, இலங்கை அகதிகளுக்கு வீட்டுவசதி. 229

கலப்பு மணம், தங்கப்பதக்கம், விவரம். 199

தருமபுரி மாவட்டம், சமூக நலத்துறைக்கு ஒதுக்கீடு. 201—202

சவுந்திரராஜன், திரு. ரெ. வீ.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு, இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 277

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம். 470—471

மாநில ஆயத் தீர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும், தீர்வைகளும்—நிர்வாகம். 70

பக்கங்கள்

ச—தொடர்ச்சி.

சவுந்திரராஜன், திரு. ரெ. வீ.—தொடர்ச்சி.

மோட்டார் வண்டிகள், சட்டங்கள், சாலைகளும், பாலங்களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைகளும், பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு ... 700, 702, 705

சாலைகள்—

டி. மானசேரி சாலை, பழுதுபார்த்தல் (திருவில்லிபுத்தூர் தொகுதி). ... 212

பெண்ணாடம், அருணா சர்க்கரை ஆலை செஸ் நிதியிலிருந்து சாலை வசதி. ... 220

மேம்பாட்டுத் திட்டம், மத்திய அரசு உதவி. ... 198

ராயநல்லூர் கிராமம். ... 177

வன்னியனூர் கிராமம் அரிசன காலனி, பாதை வசதி. ... 217—218

சிவசாமி, திரு. செ.—

இளையாங்குடி குடிநீர் வழங்கல் திட்டம் ... 390

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு:

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் ... 695

சுந்தரம், திரு. நா.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு:

மாநில ஆயத்தீர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும் தீர்வைகளும்—நிர்வாகம். ... 71

சுந்தராராஜ், திரு. நா.—

அலுவல் ஆய்வுக்குழுவின் முடிவு (ஒ.பி.). ... 547

பக்கங்கள்

ச—தொடர்ச்சி.

சுந்தரராஜ், திரு. நா.—தொடர்ச்சி.

ஆசைத்தம்பி (திரு.) வீட்டிற்கு இறுதி மரியாதை செலுத்தச் சென்றவர்கள் தாக்கப்பட்டது (ஒ.தி.) 543—551

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தி.). 437

பொதுக் கணக்குக் குழு, 1973-74 ஆம் ஆண்டிற்கான இந்திய தணிக்கைத் துறைத் தலைவரின் துணை அறிக்கையில் (சிவில்) மீதான அறிக்கையை (ஏழாவது அறிக்கை) அளித்தல் 446

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு, இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 465

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம். 471—476, 477—481 593

சுப்பிரமணியம், திரு. ஆர். சி.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம் இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 306—308

பக்கங்கள்

ச—தொடர்ச்சி.

சுப்பிரமணியம், திரு. பாக்கூர், சு.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு:
மருத்துவம்.
பொதுச் சுகாதாரம். 7—9

சுப்பிரமணியன், திரு. சின்னசேலம், மா.—

சம்பத் (திரு.) செஞ்சி, வன்முறையாளர்கள் தீ வைத்துக் கொல்ல முயன்றது (க.ஈ.) 443

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு மீது (உ.பி.). 398

சுப்பிரமணியன், திரு. வ. மு.—

இராமநாதபுரம் வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்தில் பதிவு செய்துள்ளவர்கள் விவரம். 210

திருப்புவனம், மாணவர் இல்லத்திற்கு சொந்தக் கட்டடம். 211

நரிக்குடி, குடிநீர்த் திட்டம். 638

பழையனூர், கைத்தறி கூட்டுறவு நெசவாலை திறந்தல். 211

மதுரை நகரம், அபிவிருத்தித் திட்டம். 637

சுப்பு, திரு. க.—

அரசு வாடகைக்கு மேற்கொண்ட வீடுகள், நெருக்கடி காலத்தில் விடுவித்தவை விவரம். 185

ஒழுங்குப் பிரச்சினை எப்போது எழுப்பப் பெற வேண்டும் என்பது குறித்து (ஒ.பி.) 250, 251, 253, 257, 258

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தீ.) 408

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

பக்கங்கள்

ச—தொடர்ச்சி.

சுப்பு, திரு. க.—தொடர்ச்சி.

தேயிலைத் தோட்டத் தொழிலாளர்கள் குறித்த ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம் குறித்து (த.கோ.) 245—248

மின் குறைப்பு, தொழிற்சாலைகள் இயங்க முடியாமை (ஒ.தீ.) 237—238

சுப்ரவேலு, திரு. கா.—

சீர்காழி அரசு மருத்துவமனையில் ஈ.சி.ஜி. வசதி 178

சுவாமிதாஸ், திரு. அ.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு.

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் 578—581, 694

மாநில ஆயத்தீர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும், தீர்வைகளும்—நிர்வாகம் 92—98

மோட்டார் வண்டிகள், சட்டங்கள், சாலைகளும், பாலங்களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைகளும், பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு 700, 703, 704, 725—729

செங்கோட்டையன், திரு. கு. அ.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு:

மருத்துவம்

பொதுச் சுகாதாரம் 15—17

பக்கங்கள்

ச—தொடர்ச்சி.

செல்லப்பர், திரு. அ.—

கலப்பு மனும், தங்கப்பதக்கம், விவரம். 199

வலங்கைமான் அம்மாப்பேட்டை ஒன்றியங்கள், தாழ்த்தப் பட்டோருக்கு வீடுகள். 199

செல்வராஜ், திரு. மு.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மாநில ஆயத் தீர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும், தீர்வைகளும்—நிர்வாகம் 102—103

சோமசுந்தரம், திரு. எஸ். டி.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 274—281, 303—304, 451—467

மாநில ஆயத் தீர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும், தீர்வைகளும்—நிர்வாகம் 70, 71, 72—73, 261—272

சௌந்திரராஜன், திரு. திருச்சி ஆர்.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மருத்துவம் 47—48,

பொதுச் சுகாதாரம் 63—69

பக்கங்கள்

ச—தொடர்ச்சி.

சௌந்திரராஜன், திரு. மு. ரா.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

முத்திரைத்தாள்கள்—நிர்வாகம்

மோட்டார் வண்டிகள், சட்டங்கள், சாலைகளும், பாலங்களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைகளும், பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு 709—713

ஞ.

ஞானசிகாமணி, திரு. தே.—

குன்றத்தூர், விவசாயிகளுக்கு நிலப்பட்டா வழங்கல் 188

பனை விபத்தில் இறந்தவர் குடும்பத்திற்கு நிதியுதவி 187

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம் இயற்கைச

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம் இயற்கைச
சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு இழப்பீடுகளும்,
சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு இழப்பீடுகளும்,
ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 276

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், சாலைகளும், பாலங்களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து சாலைகளும், பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு 702

பக்கங்கள்

ஞ—தொடர்ச்சி.

ஞானசிகாமணி, திரு. தே.—தொடர்ச்சி.

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு—தொடர்ச்சி.

த.

தகவல்கள் கோரல்—

அலுவல் ஆய்வுக்குழுவின் முடிவு. 698—699

உறுப்பினர்கள் கொடுத்துள்ள அறிவிப்புகள். 560—561

உறுப்பினர்கள் கொடுத்துள்ள அறிவிப்புகளை எடுத்துக் கொள்வது. 649—650

என். ஜி. ஓ.க்கள் பிரச்சினை குறித்து 236

தேயிலைத் தோட்டத் தொழிலாளர்கள் குறித்த ஒத்தி வைப்புத் தீர்மானம் குறித்து 245—246

மண்ணெண்ணெய் கட்டுப்பாடு, அமைச்சரிடம் அறிக்கை கோருதல். 235—236

தலைவர்—

அறிவிப்புகள்—

ஆசைத்தம்பி (திரு.) உடலைக் கொண்டு வர மைய அரசு தனி விமானம் ஏற்பாடு செய்திருப்பது. 477

பேரவை அலுவல். 104—106

தீர்ப்புரைகளும், குறிப்புரைகளும்—

அலுவல் ஆய்வுக்குழு—

அலுவல் ஆய்வுக்குழு கூட்டத்திலே நடந்த நிகழ்ச்சியைப் பற்றி அவையிலே விவாதிக்கக்கூடாது. வேண்டுமானால் மறுமுறை குழுகூட்டம் நடக்கும்போது அங்கேயே விவாதிக்கலாம். 542

பக்கங்கள்

த—தொடர்ச்சி.

தலைவர்—தொடர்ச்சி.

உரிமைப் பிரச்சினைகள்—

இந்தியன் எக்ஸ்பிரஸ், தினமணி நாளேடுகள் மீது—

பேரவையில் நடைபெறாத, கூறப்படாத நிகழ்ச்சிகள் பேச்சுகள் மேற்படி பத்திரிகையில் வெளியிட்டிருப்பது குறித்து அப்பத்திரிகைகளின் மீது 1979 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் 11 ஆம் நாள் ஓர் உறுப்பினர் உரிமைப் பிரச்சினை ஒன்றை எழுப்பினார்.

பிரச்சினை பத்திரிகைகள் பற்றியதாக இருப்பதால், சம்பந்தப்பட்ட பத்திரிகைகளைக் கேட்டு விளக்கம் பெற்ற பின்னாலும், சபைக் குறிப்பைப் பார்த்த பின்னாலும் தன்னுடைய தீர்ப்பை வழங்குவதாக தலைவர் குறிப்புரைத்தார். 548—549

பேரவை உறுப்பினர்கள் திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது—

பேரவையில் 7—4—1979 அன்று மேற்படி உறுப்பினர்கள் நடந்துகொண்ட முறை பேரவையின் கண்ணியத்தை பாதித்திருப்பது மட்டுமல்லாமல் இத்தகைய போக்கு தொடர்ந்து அனுமதிக்கப் பெற்றால், அவையில் ஒழுங்காக விவாதத்தில் கலந்து கொள்ளும் உறுப்பினர்களுக்கு ஆபத்து ஏற்படலாம் என்பதாக ஓர் உறுப்பினர் 1979 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 9 ஆம் நாள் உரிமைப் பிரச்சினை ஒன்றை பேரவையில் எழுப்பினார்—

அதுபற்றி தலைவர் கீழ்க்கண்டவாறு தீர்ப்பளித்தார்—

"பேரவையில் எழுப்பப்பட்டுள்ள அவை உரிமை மீறல் பிரச்சினை, 7—4—1979 அன்று பேரவை

பக்கங்கள்

த—தொடர்ச்சி.

தலைவர்—தொடர்ச்சி.

தீர்ப்புரைகளும் குறிப்புரைகளும்—தொடர்ச்சி.

உரிமைப் பிரச்சினைகள்—தொடர்ச்சி.

யில் நடந்த நிகழ்ச்சிகளைப் பற்றியது. இப் பிரச்சினையில் அவை உரிமை மீறல் இருக்கிறது என்பது மேலெழுந்தவாரியாகப் பார்க்கும் போது தெளிவாகிறது.

எனவே பேரவை விதி 188-ன் கீழ் இப்பிரச்சினை யில் மேலெழுந்தவாரியாகப் பார்க்கையில் அவை உரிமை மீறல் இருக்கிறது என்று தீர்ப்பளிக் கிறேன்."

ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம்—

மறைந்த லோக்சபா உறுப்பினர் திரு. ஏ. வி. பி. ஆசைத் தம்பி வீட்டுக்கு 10—4—1979 அன்று இறுதி மரியாதை செலுத்துவதற்காக சென்ற மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் திரு. ம. பொ. சி., மாண்புமிகு சட்ட அமைச்சர் திரு. நாராயணசாமி முதலியார் ஆகியோர் கார் மீது, தகுந்த போலீஸ் பாதுகாப்பு கொடுக்காததால், தாக்கியது குறித்து ஏற்பட்ட பதட்ட நிலை குறித்து மின்சாரத் துறை அமைச்சரின் விளக்கத்திற்குப் பிறகு இசைவு மறுக்கப் பெற்றது. 549—560

மின்குறைப்பு அரசு அறிவித்ததைவிட அதிகமாக இருக் கின்ற காரணத்தால் தொழிற்சாலைகள் சரிவர இயங்க முடியாமல் மூடப்படவேண்டிய நிலை ஏற்பட்டுள்ளது குறித்து—மின்சார அமைச்சரின் விளக்கத்திற்குப் பிறகு இசைவு மறுக்கப்பெற்றது. 237—245

ஒழுங்கு—

பேரவைத் தலைவர் அனுமதியின்றி பேசிக்கொண்டே இருந்தால், உறுப்பினர் பேசுவதை அவைக் குறிப்பி லிருந்து நீக்கச் சொல்ல வேண்டி வரும் (ஒ.தீ.) 560

பக்கங்கள்

த—தொடர்ச்சி.

தலைவர்—தொடர்ச்சி.

தீர்ப்புரைகளும் குறிப்புரைகளும்—தொடர்ச்சி.

ஒழுங்கு—தொடர்ச்சி.

பேரவைத் தலைவர் இருக்கையில் யார் அமர்ந்திருந்தாலும், அந்த இருக்கையில் உள்ளவர்களுக்கு மரியாதை கொடுக்க வேண்டும். 437—438

ஒழுங்குப் பிரச்சினை—

பாகிஸ்தான் முன்னாள் அதிபர் தூக்கிலே போடப்பட்டிருப்பது சம்பந்தமாக கேரளா, மகாராட்டிரம் போன்ற மாநிலங்களில் இரங்கல் தீர்மானம் நிறைவேற்றியிருப்பதுபோல், தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவையிலும் இரங்கல் தீர்மானம் நிறைவேற்ற வேண்டும்" என்று வினவியதற்கு துணைத் தலைவர் அமைச்சர் விளக்கத்தை கேட்ட பிறகு கீழ்க்கண்டவாறு குறிப்புரைத்தார் :

"அது இயற்கை மரணம் அல்ல. வெளிநாட்டுப் பிரச்சினைகளிலே, வேறு நாட்டின் உள் விவகாரங்களிலே தலையிடுவதில்லை என்ற மரபை நாம் கடைப்பிடித்துக்கொண்டு இருக்கிறோம். பாராளுமன்றத்திலே அதன் காரணமாகத் தீர்மானம் கொண்டு வரப்படவில்லை. கேரளா போன்ற சில மாநிலங்களிலே அப்படி இருந்தாலும்கூட அதைப் பின்பற்ற வேண்டிய அவசியம் இல்லை." 143—144

கவன ஈர்ப்பு—

அமைச்சரின் அறிக்கைக்குப்பின் புதிய கருத்துக்களைச் சொல்லக்கூடாது. சுருக்கமாக விளக்கம் கேட்கலாம். 446

குற்றச்சாட்டு—

தலைவருடைய அனுமதியில்லாமல், குற்றச்சாட்டை எழுத்து மூலமாக, எழுதிக்கொடுக்காமல் அவையில் சொல்லுவது சரியல்ல. குற்றச்சாட்டைச் சொல்லும் போது உறுப்பினரிடம் அதற்கான ஆதாரங்கள் இருக்க வேண்டும். 89

பக்கங்கள்

ந—தொடர்ச்சி.

தலைவர்—தொடர்ச்சி.

தீர்ப்புரைகளும் குறிப்புரைகளும்—தொடர்ச்சி.

குறுக்கீடு—

ஓர் உறுப்பினர் பேசிக்கொண்டிருக்கும்போது மற்றொரு உறுப்பினர் எழுந்து பேசுதல் கூடாது. 18

தீர்ப்பு—

பேரவைத் தலைவரின் தீர்ப்புக்கு எதிராகவோ அல்லது அவருடைய கருத்துக்கு எதிராகவோ உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல வேண்டுமென்றால், முதலில் அவர்கள் தலைவரின் மீது நம்பிக்கையில்லாத தீர்மானத்தைக்கொண்டு வந்து, அதற்குப் பின்னால்தான் அதுபோன்ற பிரச்சினைகளை எழுப்ப வேண்டும். மற்ற வகைகளில் தலைவருடைய தீர்ப்பின்மீது பேசுவதற்கு எந்த விதிகளிலேயும் இடமில்லை, நடைமுறையிலும் இடமில்லை. 529

நடைமுறை—

இரங்கல் தீர்மானம் வரும்போது, அதற்குமுன் வேறு பிரச்சினைகள் கொண்டு வருவதை அனுமதிப்பதற்கில்லை. 379

பேரவைமுன் எடுத்துக்கொள்ளப்பெற்ற பிரச்சினையின் மீது ஒழுங்குப் பிரச்சினை என்றால் இடையில் எழுப்பலாம். அதற்கு சம்பந்தமில்லாத ஒன்று என்றால் இப்பிரச்சினை முடிந்த பிறகு வேறு ஒரு பிரச்சினை எடுத்துக்கொள்வதற்கு முன் எழுப்பலாம். 249—259

நீக்கம்—

ஒரு அதிகாரி பேசிக்கொண்டிருக்கிறார் என்று வெளியே ஒருவர் சொல்லிக்கொண்டிருப்பது பற்றி அவையில் பேசுவது அவ்வளவு பொருத்தமாக இருக்காது என்று குறிப்புரைத்து, அதிகாரி மீது சொன்ன குற்றச்சாட்டு அப்படியே இருக்கட்டும். ஆனால் அத்துடன் இணைத்துச் சொன்ன வார்த்தைகளை நீக்க வேண்டும் என்று துணைத் தலைவர் ஆணையிட்டார். 85, 87, 88

பக்கங்கள்

த—தொடர்ச்சி.

தலைவர்—தொடர்ச்சி.

தீர்ப்புரைகளும் குறிப்புரைகளும்—தொடர்ச்சி.

நீக்கம்—தொடர்ச்சி.

ஓர் உறுப்பினர் கேட்ட கேள்வியும், அதற்கு அமைச்சர் கூறிய பதிலும் கேவலப்படுத்துவதாக இருப்பதாக எதிர்க்கட்சி துணைத்தலைவர் சுட்டிக்காட்டியதின் பேரில், துணைத்தலைவர் இரண்டையும் அவைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்கிவிடும்படி ஆணையிட்டார். 45

விவாதம்—

ஒரு துணை மானியத்தின் மீதான விவாதத்தில், அதை யொட்டியே பேச வேண்டுமே தவிர, வேறு துறையைக் குறித்து பேசுதல் கூடாது. 24

வினாக்களும் விடைகளும்—

கேள்வி நேரத்தின்போது ஒழுங்குப் பிரச்சினை எழுப்பக்கூடாது. 499

தனசேகரன், திரு. ந.—

தூத்துக்குடி, சங்கர ராமேஸ்வரர் திருக்கோயில் சொத்துக்கள் விவரம். 195

தனித் தீர்மானம்—

திருவேற்காடு நகரியம் அமைத்தல். 564

தா.

தாமரைக்கனி, திரு. இரா.—

சம்பத் (திரு.), செஞ்சி, வன்முறையாளர்கள் தீ வைத்துக் கொல்ல முயன்றது (க. ஈ.) 443, 445

டி. மானசேரி சாலை, பழுது பார்த்தல் (திருவில்லிபுத்தூர் தொகுதி). 212

திருவில்லிபுத்தூர் கமாபட்டி விவசாய கூட்டுறவுக் கடன் சங்கம் குறித்து (க.ஈ.) 250, 259—260

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

பக்கங்கள்

த—தொடர்ச்சி.

தாமரைக்கனி, திரு. இரா.—தொடர்ச்சி.

திருவில்லிபுத்தூர் தொகுதி அர்ஜுனா நதியில் பாலம் அமைத்தல். 213

திருவில்லிபுத்தூர் தொகுதி, கங்காகுளம் கால்வாயில் பாலம் அமைத்தல். 212

திருவில்லிபுத்தூர் தொகுதி காயல்குடி ஆற்றில் பாலம் அமைத்தல். 213

நெற்குளம்பட்டி அரிசனக் குடியிருப்பு—சுடுகாடு வசதி. 227

வத்திராயிருப்பு பேரூராட்சி, நகராட்சியாக்கல். 523

தி.

திருநாவுக்கரசு, திரு. எஸ்.—

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தி.) 432—434, 437

திருவேங்கடம், திரு. பெ. சு.—

அலங்காரமங்கலம் ஏரி, மராமத்து செய்தல். 218

ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் தொழில் வளர்ச்சி அதிகாரிகள், விவரம். 177

எரும்பூண்டி அரிசன மக்களுக்கு வீட்டு மனை (கல்சப்பாக்கம் தொகுதி). 215

கல்சப்பாக்கம் ஒன்றியம், சமுதாயக் கிணறுகள். 181

கூட்டுறவு நிறுவன ஊழியர்களுக்கு குடும்பநல நிதித் திட்டம். 173

திருவண்ணாமலை ரேடியோ மேற்பார்வையாளர் அலுவலகம் 185

புதுப்பாளையம் ஒன்றியம், ஆசிரியர்கள் ஊதிய உயர்வினை நிறுத்தி வைத்தல். 523

வட ஆற்காடு மாவட்டம், மதிய உணவில் ஒன்றியங்களின் தொகை. 176—177

பக்கங்கள்

த—தொடர்ச்சி.

திருவேங்கடம், திரு. பெ. சு.—தொடர்ச்சி.

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு — 277, 278

வன்னியனூர் கிராம அரிசன காலனி, சாலை வசதி. — 217—218

வன்னியனூர் கிராம ஏரித் தண்ணீர், பாசனம். — 217

வேடந்தவாடி அரிசன மக்களுக்கு வீட்டு மனை (கலசபாக்கம் தொகுதி). — 215

ஜவ்வாது மலை, உயர்நிலைப்பள்ளி. — 216

தீ.

தீர்மானம்—

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து. — 400—438

து.

துரை கலியமூர்த்தி, திரு.—

ஒன்றியங்களுக்கு ஜீப் வழங்கல். — 182

கடலூர் வட்டம், ரீ சர்வே செய்தல். — 219

கீரப்பாளையம் ஒன்றியம், குழாய்க்கிணறுகள் விவரம். — 220

பெண்ணாடம் அருணா சர்க்கரை ஆலை, செஸ் நிதியிலிருந்து சாலை வசதி. — 220

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மாநில ஆயத் தீர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும், தீர்வைகளும்—நிர்வாகம் — 74—77

துரை கோவிந்தராசன், திரு.—

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தீ.)

பக்கங்கள்

த—தொடர்ச்சி.

துரை கோவிந்தராசன், திரு.—தொடர்ச்சி.

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு மீது (உ.பி.). 399—406

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம். 668—676

துரை முத்துசாமி, திரு.—

ஆசைத்தம்பி (திரு.) வீட்டிற்கு இறுதி மரியாதை செலுத்தச் சென்றவர்கள் தாக்கப்பட்டது (ஒ.தீ.). 549

மருத்துவ மனைகளுக்கு ஆம்புலன்ஸ் வண்டிகள் ஒதுக்கீடு 178

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத் தாள்கள்—நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு. 466

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் 581—593, 682, 684, 689, 693, 696

வெலிங்டன் ரிசர்வாயர் பாசன நிலங்கள், தண்ணீர் தீர்வை உயர்த்தப் பெற்றிருப்பது (க.ச.) 561, 563

பக்கங்கள்

த—தொடர்ச்சி

துரைமுருகன், திரு.—

ஒழுங்குப் பிரச்சனை எப்போது எழுப்பப்பெற வேண்டும் என்பது குறித்து (ஒ.பி.) 249, 250, 251

விஞ்ஞானக் கல்வித் திட்டம், 'யூனிசெப்' உதவி. 387

துறைமுகங்கள்—

சென்னை, விரிவுபடுத்துதல். 150

தொ.

தொல்பொருட்கள்—

கர்நாடகம் தமிழ் கல்வெட்டு சாசனங்கள். 388

தருமபுரி மாவட்டம், தோண்டி எடுக்கப்பட்ட சிலைகள். 206

தியாகதுருக்கத்தில் வரலாற்றுச் சின்னங்கள் (கள்ளக்குறிச்சி வட்டம்). 222

தொலைக்காட்சி—

சென்னை, பள்ளிக்கல்வி இயக்குநரகத்தில் தொலைக்காட்சிப் பெட்டி அமைத்தல். 225

தொழில்கள்—

தஞ்சை மாவட்டம், தீப்பெட்டித் தொழில் தொடங்குதல். 234—235

வாசுதேவநல்லூர், சிறு தொழில்கள் விவரம். .13—215

தொழிலாளர்கள்—

ஒப்பந்தத் தொழிலாளர்கள், சிமெண்ட் தொழிற்சாலைகள். 389—390

பக்கங்கள்

த—தொடர்ச்சி.

தொழிலாளர்கள்—தொடர்ச்சி.

கன்னியாகுமரி மாவட்டம், நுகர்பொருள் வாணிபக் கழக சுமைதூக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு கூலி. 383—385

சிவகாசி பகுதி தீப்பெட்டித் தொழிற்சாலைகள், சிறுமிகள் நியமனத்தை தடை செய்தல். 639—643

நுகர்பொருள் வாணிபக் கழகக் கிடங்குகளில் சுமைதூக்கும் பணிகள். 381—383

போக்குவரத்துக் கழகங்களிடையே ஊழியர்கள் மாற்றம், விதிகள் விவரம். 151—156

விக்கிரசிங்கபுரம் ஈ.எஸ்.ஐ. மருத்துவமனை, தொழிலாளர்கள் குடும்பங்களுக்கும் வசதி செய்தல். 500—502

விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு தருவதில் காலதாமதம். 230

தொழிற்சாலைகள்—

ஆறுமுகநேரி பி.ஆர்.சி. தொழிற்சாலை, மூடிக்கிடத்தல். 197—198

காஞ்சிபுரம், பட்டு உற்பத்தித் தொழிற்சாலை அமைத்தல். 160—163

திருச்சி மாவட்டம், மூந்திரிக்கோட்டை தொழிற்சாலை. 176

வெள்ளக்கோவில், சோழ மில்லுக்கு மின்சாரம் வழங்கியதில் தவறு. 165—168

ந.

நடராசன், திரு. ஆ.—

ஒத்தக்கால் மண்டபம் பேரூராட்சி, கிளை நூலகம். 200

புதுப்பதி மலைவாழ் மக்களுக்கு பள்ளிக்கட்டிடம், மதுக்கரை ஒன்றியம். 201

நல்வாழ்வு—

அன்னூர் ஆரம்ப சுகாதார நிலையம், அறுவை சிகிச்சைப் பிரிவு விஸ்தரிப்பு. 190

பக்கங்கள்

ந—தொடர்ச்சி.

நிதி அலுவல்கள்—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு—

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சிற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு, இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு. 274—330, 446—469

மருத்துவம், பொதுச் சுகாதாரம் 1—62

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம். 470—492, 564—616, 653—697

மாநில ஆயத் தீர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும், தீர்வைகளும்—நிர்வாகம். 70—111, 261—273

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், சாலைகளும் பாலங்களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து, சாலைகளும் பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு. 700—737

நிலங்கள்—

கடலூர் வட்டம், ரீ சர்வே செய்தல். 219

கீளானூர் அரிசனக் குடியிருப்புக்கு அருகில் ஆக்கிரமிப்பு. 186—187

குன்றத்தூர் விவசாயிகளுக்கு பட்டா வழங்கல். 188

கொடைக்கானல் உருளைக்கிழங்கு பயிரிடும் நிலம், குத்தகை. 191

சென்னை, குடிசைவாழ் மக்களுக்கு நில ஒதுக்கீடு. 145

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMILNADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

பக்கங்கள்

ந—தொடர்ச்சி.

நினைவுச்சின்னம்—

மாயூரம் அண்ணா சிலை பராமரிப்புச் செலவு. 227—228

நீக்கம்— 45, 85, 87, 88, 89, 245, 246, 247, 248, 337, 330, 560, 598, 602, 603

நீர்ப்பாசனம்—

அணைகள்—

அணைக்கரை, நம்பியாற்றின் குறுக்கே. 397

அரூர் வட்டம், புதிதாகக் கட்டுதல். 186

நென்மேனி அணைத் திட்டம், விளாத்திகுளம். 204

வரதமாநதி அணையிலிருந்து பாப்பான் வாய்க்காலுக்கு தண்ணீர் விடுதல். 183—184

வெலிங்டன் ரிசர்வாயர் நிலங்களுக்கு தண்ணீர் இர்வை உயர்த்தப்பெற்றிருப்பது (க.சு.) 561—563

ஆறு—

தென்னாற்காடு மாவட்டம், வெள்ளாற்றின் கரை அமைத்தல். 176

ஆறு மற்றும் வாய்க்கால்—

தஞ்சை மாவட்டம், கரைகளைப் பழுதுபார்த்தல். 194

ஏரிகள்—

அலங்காரமங்கலம் ஏரி மராமத்து செய்தல். 218—219

செஞ்சி, சத்தியமங்கலம் ஏரி கொள்ளளவை உயர்த்தல். 184

வன்னியனூர் கிராம ஏரித் தண்ணீர், பாசனம். 217

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

பக்கங்கள்

ந—தொடர்ச்சி.

நீர்ப்பாசனம்—தொடர்ச்சி.

குளம்—

கலிங்கியம் குளம், மதகுகளைப் புதுப்பித்தல். 393

நிலநீர்—

நிலநீர் மட்ட அளவுகள் பதிவு விவரம். 184

வாய்க்கால்—

சேத்தூர், சிமைத்தல் பணிகள் (தஞ்சை மாவட்டம்) 228—229

மணிமுத்தாறு பாசன வாய்க்கால் லைனிங் திட்டம். 158—159

நூலகங்கள்—

ஊராட்சிமன்ற வானொலிப் பெட்டிகளை பொது நூலகங்களில் இயக்குதல். 518—519

ஒத்தக்கால் மண்டபம் பேரூராட்சி, கிளை நூலகம். 200—201

நோய்கள்—

கால்நடைக் கல்லூரி, வீட்டில் வளர்க்கும் பிராணிகள் மூலம் பரவுவது குறித்து ஆராய்ச்சி. 393—397

"ப"

பண்ணை சேதுராம், திரு. கே.—

சென்னை நகர குடிசைவாழ் மக்களுக்கு நில ஒதுக்கீடு. 145

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு மீது (உ.பி.) 398

பணிகள்—

கிராம உத்தியோகப் பயிற்சிக்கும் சர்வே பயிற்சிக்கும் சேர்த்து சான்றிதழ் வழங்கல். 180

பரமசிவம், திரு. மொ.—

ராயநல்லூர் கிராமம், சாலை வசதி செய்தல். 632

பக்கங்கள்

ப—தொடர்ச்சி.

பரமசிவன், திரு. ஏ. எம்.—

பாடப்புத்தகங்கள், பெரியார் எழுத்துச் சீர்திருத்த முறையைக் கடைபிடித்தல் 632

பழனிசாமி, திரு. சொ. ந.—

அன்னூர் ஆரம்ப சுகாதார நிலையம், அறுவை சிகிச்சைப் பிரிவு விஸ்தரிப்பு. 190

சிங்காநல்லூர் காமராஜ் அரிசனப் பகுதிக்கு அடிப்படை வசதிகள். 233

மாநில அரிசன நலக்குழு உறுப்பினர்கள் விவரம். 148

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றம் குறித்த துயர் தணிப்பு இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 436—437

பழனியப்பன், திரு. அ. ப.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்

சாலைகளும் பாலங்களும்

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து சாலைகளும் பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு. 706—709

பழனிவேல், திரு. என்.—

ஆயக்குடி, உயர்நிலைப்பள்ளி அமைத்தல். 209

சென்னை, மாணவர்களை விடுதியிலிருந்து வெளியேற்றியது 146

பக்கங்கள்

ப—தொடர்ச்சி.

பழனிவேல், திரு. என்.—தொடர்ச்சி.

திண்டுக்கல் வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்தில் பதிவு செய்துள்ள வர்கள், விவரம். 209

பழனி இருவை இரயில் மூலம் வருவாய். 233

பழனி தாலுக்கா, பாதுகாக்கப்பட்ட குடிநீர் வழங்கல் 522

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்

சாலைகளும் பாலங்களும்

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து

சாலைகளும் பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு. 701

பள்ளிகள்—

அம்பாசமுத்திரம் உயர்நிலைப்பள்ளி, சுற்றுச் சுவர் கட்டுதல். 183

ஆயக்குடி, உயர்நிலைப்பள்ளி அமைத்தல். 209

இத்தலார் அரசினர் உயர்நிலைப் பள்ளி, கட்டட சேதம். 631

இந்திய அரசியல் அமைப்பு, பள்ளிகளில் கற்பித்தல். 385—387

உயர்நிலைப் பள்ளிகளில் தொழிற்கல்வி. 192

கூறைநாடு நகராட்சி உயர்நிலைப் பள்ளிக் கட்டிடம், தீ விபத்து. 191—192

திருமங்கலம் உயர்நிலைப் பள்ளி, கட்டடம் கட்டுதல். 228

நெய்காட்டன்விளை, அரசு துவக்கப்பள்ளி கட்டடம் கட்டுதல். 182—183

மாநிலத்தின் உயர்தொடக்கப்பள்ளிகள், விவரம். 179

ஜவ்வாது மலை, உயர்நிலைப்பள்ளி, 216

பக்கங்கள்

ப—தொடர்ச்சி.

பாலகிருஷ்ணன், திரு. சோ.—

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தீ.) 435—436

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத் தாள்கள்—நிர்வாகம் இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு. 466—467

பாலங்கள்—

எழுமகளூர்—பெரும்பூர் சாலை, நண்டலாற்றில் பாலம் அமைத்தல் (தஞ்சை மாவட்டம்). 231

காலகம்-ஆவுடையார் கோயில் சாலை, புனைக்குத்தி ஆற்றின் குறுக்கே பாலம். 208

கோமலி-கங்காதரபுரம் சாலை, நண்டலாற்றில் பாலம் அமைத்தல் (தஞ்சை மாவட்டம்). 231—232

சேலம்-தர்மபுரி மாவட்ட எல்லை, தொப்பையாற்றின் குறுக்கே. 391

திருவில்லிப்புத்தூர் தொகுதி, அர்ஜுனா நதியில் பாலம் அமைத்தல். 213

திருவில்லிப்புத்தூர் தொகுதி, கங்காகுளம் கால்வாயில் பாலம் அமைத்தல். 212

திருவில்லிப்புத்தூர் தொகுதி, காயால்குடி ஆற்றில் பாலம். 213

பண்ணவயல்-ஒட்டங்காடு சாலை, அக்கினி ஆற்றின் குறுக்கே பாலம். 208

பழைய கூடலூர் ஊராட்சி எல்லை, வீரசோழன் ஆற்றில் பாலம் அமைத்தல் (தஞ்சை மாவட்டம்). 232

பொம்பூர்-கடக்கம் சாலை, வீரசோழன் ஆற்றில் பாலம் அமைத்தல் (தஞ்சை மாவட்டம்). 230—231

பக்கங்கள்

ப—தொடர்ச்சி.

பாலங்கள்—தொடர்ச்சி.

மன்னார்குடி-நீடாமங்கலம் சாலை. 179

மாநதைகப்பூர் சாலை, நாட்டாற்றில் பாலம் அமைத்தல் (தஞ்சை மாவட்டம்). 232

மூத்தூர்-வடகரை சாலை, கடலாழி ஆற்றில் பாலம் அமைத்தல் (தஞ்சை மாவட்டம்). 231

ரவணசமுத்திரம்-கோவிந்தபேரி இணைப்புப் பாலம் (தாம்போதி), ராமநதியின் குறுக்கே. 392

வழுவூர்-பூவாலை சாலை, மகிமாலையாற்றில் பாலம் அமைத்தல் (தஞ்சை மாவட்டம்). 232—233

பாலன், திரு. சு.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித்துறை

முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம்

இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு

இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும்

ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு

275—276

பாலாஜி, திரு. க.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித்துறை

முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம்

இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு

இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும்

ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு

465

பாலுசாமி, திரு. அ.—

நிலக்கோட்டை, வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு வீடுகள். 182

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

பக்கங்கள்

ப—தொடர்ச்சி.

பிற்பட்டோர் நலம்—

ஆலோசனைக் குழு அமைத்தல். 515—518

புத்தகங்களும் வெளியீடுகளும்—

பாடப்புத்தகங்கள், பெரியார் எழுத்துச் சீர்திருத்த முறையைக் கடைபிடித்தல். 632—634

பெரியசாமி, திரு. எம்.—

சம்பத் (திரு.) செந்தி, வன்முறையாளர்கள் தீ வைத்துக் கொல்ல முயன்றது (க.ஈ.) 443

பெருமாள், திரு. சா. கு.—

நென்மேனி அணைத்திட்டம், விளாத்திகுளம். 204

பேரவைத் தலைவர்—

ஆசைத்தம்பி (திரு.) முன்னாள் உறுப்பினர், இரங்கல் குறிப்பு. 380

பொன்னையன், திரு. சி.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், சாலைகளும், பாலங்களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து சாலைகளும் பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு. 706—709
702, 703, 704, 705—706, 718—720, 728, 733

போக்குவரத்து—

மன்னார்குடி-நீடாமங்கலம் சாலை, பாலம் அமைத்தல். 179

பக்கங்கள்

"ம"

மணிமாறன், திரு. ஆர்.—

சம்பத் (திரு.) செஞ்சி, வன்முறையாளர்கள் தீ வைத்துக் கொல்ல முயன்றது (க.ஈ.) 443, 444—445

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு மீது (உ.பி.) 398

மணிமாறன், திரு. மா.—

கூட்டுறவுச் சங்கத்தில் பெற்ற விவசாயக் கடன், தானியமாகத் திரும்பப் பெறல். 193

தஞ்சை மாவட்டம், ஆறு மற்றும் வாய்க்கால் கரைகளைப் பழுதுபார்த்தல். 194

நன்னிலம் ஒன்றியம், வெள்ள நிவாரண நிதி ஒதுக்கீடு. 197

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித் துறை, முத்திரைத் தாள்கள்—நிர்வாகம், இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு இழப்பீடு களும், ஒதுக்கீடுகளும், ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 327—330

மருத்துவம்—

பட்ட மேற்படிப்பு மாணவர்கள் விவரம். 203—204

மருத்துவமனைகள்—

ஆம்புலன்ஸ் வண்டிகள் ஒதுக்கீடு. 178

குன்னூர், புதிய கட்டிடம். 180

சிவகிரி, குஷ்டரோக மருத்துவ மனை. 181

சீர்காழி, ஈ.சி.ஜி. வசதி. 178

சென்னை பொது மருத்துவமனை, இருதய சிகிச்சைப் பிரிவு 645—649

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
சட்டமன்றப் பேரவை
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

பக்கங்கள்

ம—தொடர்ச்சி.

மருத்துவ மனைகள்—தொடர்ச்சி.

விக்கிரசிங்கபுரம் ஈ.எஸ்.ஐ., தொழிலாளர் குடும்பங்களுக்கும் வசதி செய்தல். 500—502

வேலூர், மருத்துவ அதிகாரிகள் நியமனம். 207

மனோகரன், திரு. கி.—

ஆசைத்தம்பி, (திரு.) உடலைக் கொண்டு வர மைய அரசு தனி விமானம் தருவது (ஒ.பி.) 377—379, 380

திருவாளர்கள் ஆறுமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது உரிமை மீறல் குறித்து (தீ.) 400, 410—414, 422, 427, 430—432, 436

மாணவர்கள்—

சென்னை, விடுதியிலிருந்து வெளியேற்றியது. 146—147

11 ஆம் வகுப்பில் தேர்ச்சியடையாதவர்கள், பிளஸ் 2 வகுப்பில் சேர்ப்பது. 519—521

மார்க்கபந்து, திரு. ரா.—

ஆசைத்தம்பி (திரு.) வீட்டுக்கு இறுதி மரியாதை செலுத்தச் சென்றவர்கள் தாக்கப்பட்டது (ஒ.நீ.) 551

உறுப்பினர்கள் கொடுத்துள்ள அறிவிப்புகள் (த.கோ.) 561

உறுப்பினர்கள் கொடுத்துள்ள அறிவிப்புகளை எடுத்துக் கொள்வது (த.கோ.) 650

திருச்சி மாவட்டம், முந்திரிக்கொட்டை தொழிற்சாலை. 176

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

திருச் மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம். 657—661

பக்கங்கள்

ம—தொடர்ச்சி.

மாரிமுத்து, திரு. ஏ. ஆர்.—

அலுவல் ஆய்வுக் குழுவின் முடிவு (ஓ.பி.) 542—543

ஆசைத்தம்பி (திரு.) வீட்டுக்கு இறுதி மரியாதை செலுத்தச் சென்றவர்கள் தாக்கப்பட்டது (ஒ.தீ.) 549

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தீ.). 414—415, 434, 435, 436

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு:

நிலவரித்துறை

முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம்

இயற்கை சீற்றங்கள் குறித்து துயர் தணிப்பு

இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும்

ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 460

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் 661—66

மாநில ஆயத்தீர்வை, பொது விற்பனை வரிகளும் ஏனைய வரிகளும், தீர்வைகளும்—நிர்வாகம் 108—11

மின்சாரம்—

கட்டணங்கள் வித்தியாசம். 168—171

நீர் மின்விசை, ஆய்வுத் திட்ட அறிக்கை. 619—624.

மின் கட்டணம், பத்து லட்ச ரூபாய்க்கு மேல் பாக்கி வைத்திருப்பவர்கள். 624—628

வெள்ளக்கோவில், சோமு மில்லுக்கு மின்சாரம் வழங்கியதில் தவறு. 165—168

பக்கங்கள்

ம—தொடர்ச்சி.

முசிறிப்புத்தன், திரு. பி.—

வாணியம்பாடி, வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு மாற்று வீட்டு மனைகள் (க.ஈ.அ.) 651—653

வெலிங்டன் ரிசர்வாயர், பாசன நிலங்கள், தண்ணீர் தீர்வை உயர்த்தப் பெற்றிருப்பது (க.ஈ.அ.) 561—563

முத்துசாமி, திரு. பா. க. சி.—

பொதுக் கணக்குக் குழு, கணக்குகள் மற்றும் இந்திய தணிக்கைத் துறைத் தலைவரின் சிவில் துறைகள் பற்றிய அறிக்கை அளித்தல். 653

முத்துசாமி கரையாளர், திரு. சு.—

ரவணசமுத்திரம்-கோவிந்தபேரி இணைப்புப் பாலம் (தாம்போதி), ராமநதியின் குறுக்கே. 599

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மருத்துவம்

பொதுச் சுகாதாரம் 18—21

முனிரத்தினம், திரு. இரா. ச.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித்துறை

முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம்

இயற்கை சீற்றங்கள் குறித்து துயர் தணிப்பு

இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும்

ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 465

ய.

யூசுப், திரு. யா. சை. மு.—

அணைக்கரை, நம்பியாற்றின் குறுக்கே அணைக் கட்டுதல். 397

ஊராட்சி விரிவாக்க அலுவலர்கள் நியமனம். 634

பக்கங்கள்

ய—தொடர்ச்சி.

யூசுப், திரு. யா. சை. மு.—தொடர்ச்சி.

சம்பத் (திரு.), செஞ்சி, வன்முறையாளர்கள் தீ வைத்துக் கொல்ல முயன்றது (க.ஈ.) 443

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் 653—657

ர.

ரகுமான்கான், திரு. அ.—

ஒழுங்குப் பிரச்சினை எப்போது எழுப்பப்பெறவேண்டும் என்பது குறித்து (ஒ.பி.) 251

ரசாக், திரு. எம். எம். ஏ.—

தென்காசி தாலுகா, கதர் இலாக்காக் கட்டிடம் 164

ரமணி, திரு. கு.—

அலுவல் ஆய்வுக்குழுவின் முடிவு (ஒ.பி,) 535

ஆசைத்தம்பி (திரு.) உடலைக் கொண்டுவர மைய அரசு தனி விமானம் தருவது (ஒ.பி.). 379

ஒப்பந்தத் தொழிலாளர்கள், சிமெண்ட் தொழிற்சாலைகள். 389

நெல், கொள்முதல் விவரங்கள். 510

பாகிஸ்தான் முன்னாள் அதிபர் தூக்கிலிடப் பெற்றது குறித்து (ஒ.பி.) 144

மின் குறைப்பு, தொழிற்சாலைகள் இயங்க முடியாமை (ஒ.தீ.) 238—240

விபத்துக்குள்ளாகும் தொழிலாளர்களுக்கு நட்ட ஈடு தருவதில் காலதாமதம். 230

வெள்ளக்கோவில், சோமு மில்லுக்கு மின்சாரம் வழங்கியதில் தவறு. 165

பக்கங்கள்

ர—தொடர்ச்சி.

ராமநாதன், திரு. சி.—

சம்பத் (திரு.), செஞ்சி வன்முறையாளர்கள் தீ வைத்துக் கொல்ல முயன்றது (க.ஈ.) 443

"ல"

லத்தீப், திரு. எம். ஏ.—

அலுவல் ஆய்வுக்குழுவின் முடிவு (ஒ.பி.) 534—535, 536, 543, 544, 545—546, 547

ஆசைத்தம்பி (திரு.) முன்னாள் உறுப்பினர் இரங்கல் குறிப்பு (ஒ.பி.) 398

ஆசைத்தம்பி (திரு.), வீட்டுக்கு இறுதி மரியாதை செலுத்தச் சென்றவர்கள் தாக்கப்பட்டது (ஒ.தீ.) 560

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தீ.) 406—407, 424—427, 430, 432

வரவு செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம். 593—602, 609, 610, 615

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்
சாலைகளும் பாலங்களும்
சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து
சாலைகளும் பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு
சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பற் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு 732—737

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

ல—தொடர்ச்சி.

	பக்கங்கள்
லத்தீப், திரு. எம். ஏ.—தொடர்ச்சி.	
வாணியம்பாடி, வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு மாற்று வீட்டு மனைகள் (க.ஈ.)	651, 652, 653

"வ"

வாசன், திரு. சி. மு.—	
நிலநீர்மட்ட அளவுகள் பதிவு விவரம்.	184
மருத்துவர்கள், வெளிநாடு செல்ல அனுமதி.	644
வரதமா நதி அணையிலிருந்து பாப்பரன் வாய்க்காலுக்கு தண்ணீர் விடுதல்.	183—184
வேளாண் தொழில் கழகத்தில் டிராக்டர் உற்பத்தி.	156
வாரியம்—	
குடிநீர் வடிகால் வாரியம், மின்விசை பம்ப் செட்டுகள் அமைத்தல்.	188—189
வானொலி—	
ஊராட்சி மன்ற வானொலிப் பெட்டிகள், பொது நூலகங்களில் வைத்து இயக்குதல்.	518—519
விடுதிகள்—	
இராணி மேரி கல்லூரி மாணவியர் விடுதி, கணக்குத் தணிக்கை.	628—630
சென்னை, மாணவர்களை விடுதியிலிருந்து வெளியேற்றியது.	146—147
திருப்புவனம், மாணவர் இல்லத்திற்கு சொந்த கட்டடம்.	211
விபத்துக்கள்—	
தியாகராசபுரம், தீக்கிரையான குடிசைகள்.	201
விழாக்கள்—	
மத்திய பிரதேசம், காளிதாசர் நினைவு விழா நிதியுதவி	207

பக்கங்கள்

வ—தொடர்ச்சி.

விஜயராகவன், திரு. பொ.—

மண்ணெண்ணெய் தட்டுப்பாடு, அமைச்சரிடம் அறிக்கை கோருதல் (த.கோ.) — 235

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித்துறை

முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம்

இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு

இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும்

ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு — 276

மருத்துவம்

பொதுச் சுகாதாரம் — 9—16

மாநில ஆயத்தீர்வை

பொது விற்பனைகளும், ஏனைய வரிகளும் தீர்வைகளும்—நிர்வாகம் — 71, 72

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்

சாலைகளும் பாலங்களும்

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து

சாலைகளும் பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு — 701, 705

வீட்டு வசதி—

அரசு வாடகைக்கு மேற்கொண்ட வீடுகள், நெருக்கடி காலத்தில் விடுவித்தவை விவரம். — 185—186

குடிசைப் பகுதி முன்னேற்றத் திட்டம், செயல்படல். — 524—526

கோவை, ஒருங்கிணைந்த மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் வீடு கட்டுதல். — 526—527

திலக்கோட்டை, வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு. — 182

பக்கங்கள்

வ—தொடர்ச்சி.

வீரப்பன், திரு. ஆர். எம்.—

தேயிலைத் தோட்டத் தொழிலாளர்கள் குறித்த ஒத்தி வைப்புத் தீர்மானம் குறித்து (த.கோ.) 247—248

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள், தலைமையிடப் பணியாளர்கள்—மாவட்ட நிர்வாகம் 590, 602

வெங்கிடுசாமி என்கிற வெங்கிடு, திரு. ரா.—

கலிங்கியம் குளம், மதகுகளைப் புதுப்பித்தல். 393

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், சாலைகளும் பாலங்களும், சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து சாலைகளும், பாலங்களும் குறித்த மூலதனச் செலவு, சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள், கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு 713—718

வெளிநடப்பு—

அரசினர் தீர்மானம் (உ.பி.) 428, 429, 430, 432

வேணுகோபால், திரு. த.—

தண்டாரம்பட்டு, கற்பகம் கூட்டுறவுச் சிறப்பங்காடி இயங்காமை. 171

திருவண்ணாமலை, செங்கம் வட்டங்கள் விவசாயிகளுக்கு கூட்டுறவு கடன்கள் வழங்கப்பெறாமை. 508

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித்துறை

முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம்

இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு

இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும்

ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு 274

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

பக்கங்கள்

வ—தொடர்ச்சி.

வேணுகோபால், திரு. த.—தொடர்ச்சி.

மாநில ஆயத் தீர்வை

பொது விற்பனை வரிகளும், ஏனைய வரிகளும் தீர்வைகளும்—நிர்வாகம் 70

வேலுச்சாமி, திரு. ஓ. சோ.—

கன்னியாகுமரி மாவட்டம், நுகர்பொருள் வாணிபக் கழக சுமை தூக்கும் தொழிலாளர்களுக்கு கூலி. 383

வேலையில்லாத் திண்டாட்டம்—

இராமநாதபுரம், வேலைவாய்ப்பு அலுவலகத்தில் பதிவு செய்துள்ளவர்கள் விவரம். 210

திண்டுக்கல், வேலை வாய்ப்பு அலுவலகத்தில் பதிவு செய்துள்ளவர்கள் விவரம். 209

தொழிற்கல்வி பெற்று வேலையில்லாதிருப்போர் விவரம். 192—193

வேளாண்மை—

கூட்டுறவுச் சங்கக் கடன், தானியமாகத் திரும்ப பெறல் 193—194

ஜா.

ஜான் வின்சென்ட், திரு. மு.—

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

மாநில ஆட்சித் தலைவர், அமைச்சர்கள் தலைமையிடப் பணியாளர்கள், மாவட்ட நிர்வாகம் 486—490

பக்கங்கள்

ஜெ.

ஜெபமணி, திரு. ர.—

ஒழுங்குப் பிரச்சினை எப்போது எழுப்பப்பெற வேண்டும் என்பது குறித்து (ஒ.பி.) 256

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தீ.) 404—405

வரவு-செலவுத் திட்டம், 1979-80, வாக்கெடுப்பு :

நிலவரித்துறை

முத்திரைத்தாள்கள்-நிர்வாகம்

இயற்கைச் சீற்றங்கள் குறித்த துயர் தணிப்பு

இழப்பீடுகளும், ஒதுக்கீடுகளும்

ஜமீன்தார்களுக்கு இழப்பீடு

314—317

ஜேம்ஸ், திரு. ஜே.—

அலுவல் ஆய்வுக்குழுவின் முடிவு (ஒ.பி.) 532, 533, 540, 541

அலுவல் ஆய்வுக்குழுவின் முடிவு (த.கோ.) 638, 659

திருவாளர்கள் துரைமுருகன், ரகுமான்கான், சுப்பு ஆகியோர் மீது அவை உரிமை மீறல் குறித்து (தீ.) 423—424, 429

பனைவெல்லம், விலை. 502

LIST OF AGENTS FOR THE SALE OF TAMIL NADU GOVERNMENT PUBLICATIONS.

IN MADRAS CITY.

1. Account Test Institute, Egmore, Madras-600 008.
2. The City Book Company, Madras-600 004.
3. Higginbothams (Private) Limited, Madras-600 002.
4. P. Varadachary and Company, Madras-600 001.
5. C. Subbiah Chetty and Company, Madras-600 005.
6. The Universal Book House, Moore Market, Madras-600 003.
7. C. Sitaraman and Company, Madras-600 014.
8. Mohan Pathippagam and Book Depot, Madras-600 005.
9. C. Venkatesan Chetty and Company, No. 8-C, Pycrofts Road, Madras-600 005.
10. The South India Saiva Siddhanta Works Publishing Society (Tirunelvelly) Limited, Madras-600 001.
11. The Sangam Publishers, No. 11, Sungurama Chetty Street, Madras-600 001.
12. New Century Book House (Private) Limited, Madras-600 002.
13. Kalaivani Book Centre, No. 1, Ponniamman Koil Street, Egmore, Madras-600 008.

IN MUFASSAL OF TAMIL NADU.

1. A. Venkatasubban and Company, Vellore (North Arcot District)-632 001.
2. Bharathamatha Book Depot, Thanjavur.
3. P. V. Nathan and Company, Kumbakonam (Thanjavur District).
4. Appar Book Stall, Thanjavur.
5. P. N. Swaminathan and Company, Bazaar Street, Pudukkottai.
6. Palaniappa Brothers, Tiruchirappalli-2.
7. S. R. Subramania Pillai, Tirunelveli Junction.
8. B. Aruldass, Villupuram (South Arcot District).
9. Vasantham Stores Book Sellers, No. 9/31, Cross Cut Road, Coimbatore-12.
10. Mercury Book Company, No. 20, Karuppa Gounder Street, Coimbatore-1.
11. S. M. Jaganathan Book House, P.B. No. 327, No. 35, Nanthi Koil Street, Tiruchirappalli-2.
12. Ganesh Stores, South Car Street, Sivakasi.
13. Mary Martin Book Sellers, Kotagiri (The Nilgiris).
14. A. K. Chandriah Chettiar and Sons, Salem-636 001.
15. Parameswari Book Shop, No. 46-D, Old Market Street, Salem 636 001.
16. Meenakshi Pathippagam, Pudukkottai.
17. K. V. Narayana Iyer and Sons, Dindigul, Madurai District.
18. Jayakumari Stores, Nagercoil, Kanyakumari District.
19. Baby Stores, Book Sellers, Villupuram (South Arcot District).
20. Dinamani Stores, No. 3/1, Old Post Office Road, Coimbatore-18.
21. Kumaran Book Depot, Book Sellers, Erode-1.
22. Vela Book Company, No. 4, Annaji Rao Street, Erode-1.
23. Radhamani Stores, No. 6-A, Raja Street, Coimbatore-1.
24. Ajantha Book Centre, Salem-1.
25. Sri Vidhya Book Shop, No. 63, Tennure High Road, Tiruchirappalli-2.
26. Sri Rama Vilas Book Shop, No. 90, Amman Sannathi, Madurai-1.
27. Sarvothaya Ilakkiya Pannai, No. 32/1, West Velli Street, Madurai-1.
28. Vijaya Book House, No. 93, Cherry Road, Salem-636 001.

IN OTHER STATES.

1. Jain Book Agency, New Delhi-1.
2. International Book House, Trivandrum.
3. The Book Syndicate, Hyderabad-1.
4. Labour Law Publication, Hyderabad.
5. Puthagathalayam, Pondicherry.
6. Prabu Book Service, Gurgaon, Hariyana.
7. K. P. Bagchi and Company, No. 286, B.B. Ganguli Street, Calcutta-12.

2873

Rules 224 and 237 of the Tamil Nadu Legislative

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

வாய்மையே வெல்லும்

TRUTH ALONE TRIUMPHS